



I. Exposé des motifs

Comme son titre l'indique, la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil remplit trois objectifs :

1. elle met en place un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse

Le considérant (14) ainsi que l'article 1^{er}, paragraphe 4 dispensent les états enclavés de l'obligation de transposer la directive : « les États membres qui n'ont pas de ports maritimes de et qui peuvent vérifier que, sur le nombre total de bateaux distincts qui ont fait escale par an au cours des trois années précédentes dans leurs ports fluviaux, moins de 5 % sont des navires à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse couverts par la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive. »

C'est le cas du Luxembourg et cette partie de la directive ne fait dès lors pas l'objet d'une transposition en droit national luxembourgeois ;

2. elle modifie la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port

Le considérant (39) et l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 5 de la directive 2009/16/CE prévoient le même mécanisme de dérogation d'obligation de transposition en droit national que la directive (UE) 2017/2110. La directive 2009/16/CE n'a dès lors pas été intégrée au droit luxembourgeois. Ces modifications sont donc sans incidence sur le droit luxembourgeois ;

3. elle abroge la 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

La directive 1999/35/CE a été transposée en droit national luxembourgeois par le biais du règlement grand-ducal modifié du 28 juin 2002 transposant la 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.

L'article 15 de la directive (UE) 2017/2110 abroge la directive 1999/35/CE ; le seul objet du présent avant-projet est dès lors d'abroger le règlement grand-ducal modifié du 28 juin 2002 précité.



II. Texte du projet de règlement grand-ducal

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

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

Vu la directive (UE) 2017/2110 DU Parlement Européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'État entendu;

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

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal modifié du 28 juin 2002 transposant la 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 est abrogé.

Art. 2. Notre ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



III. Commentaire des articles

Ad Art. 1^{er}

Cet article abroge le règlement grand-ducal du 28 juin 2002 transposant la 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. En effet, celui-ci transposait la directive 1999/35/CE abrogée par la directive (UE) 2017/2110.

Ad Art. 2

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

IV. Tableau de correspondance

Directive (UE) 2017/2110	Projet de règlement grand-ducal
Articles 1 à 14 et 16 à 19	Non transposés
Article 15	Article 1

V. Fiche financière

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

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

DIRECTIVE (UE) 2017/2110 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 novembre 2017****relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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 européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

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 navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse date de 1999. Il est maintenant nécessaire de mettre à jour cette législation afin 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 Conseil ⁽³⁾ ainsi que l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982.
- (2) Le bilan de qualité du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) montre 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 montre également que, compte tenu de la manière dont la législation de l'Union relative à la sécurité des passagers a évolué au fil du temps en réaction aux différentes demandes et situations, il existe un certain degré de chevauchement et de répétition qui peut et devrait faire l'objet d'une rationalisation et d'une simplification afin de réduire la charge administrative pesant sur les propriétaires de navires et de rationaliser l'effort demandé aux administrations maritimes des États membres.
- (3) La plupart des États membres combinent déjà, dans la mesure du possible, les visites obligatoires prévues pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers avec d'autres types de visites et d'inspections, 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 encore l'effort d'inspection et de maximiser le temps pendant lequel le navire ou l'engin peut être commercialement exploité, tout en continuant de garantir des normes élevées de sécurité, les navires soumis aux inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port devraient dès lors être transférés de telle manière qu'ils relèvent du champ d'application de la directive 2009/16/CE. Le champ d'application de la présente directive devrait être limité aux navires assurant des services réguliers de navire roulier à passagers et d'engin à passagers à grande vitesse entre des ports situés dans un État membre ou entre un port d'un État membre et un port d'un pays tiers lorsque le navire bat pavillon de l'État membre en question. En ce qui concerne les navires assurant des services réguliers de navire roulier à passagers et d'engin à passagers à grande vitesse entre un État membre et un pays tiers, la directive 2009/16/CE devrait s'appliquer si le navire ne bat pas pavillon de l'État membre en question.
- (4) La notion d'«État d'accueil» a été introduite par la directive 1999/35/CE du Conseil ⁽⁴⁾ afin de faciliter la coopération avec les pays tiers avant l'élargissement de l'Union de 2004. Cette notion n'est plus pertinente et devrait dès lors être supprimée.

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 176.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 4 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

⁽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).

⁽⁴⁾ 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).

- (5) La directive 1999/35/CE prévoyait que, une fois tous les douze mois, les États d'accueil devaient effectuer une visite spécifique et une visite au cours d'un service régulier. Bien que cette exigence ait eu pour objectif d'assurer que ces deux inspections sont menées avec un intervalle suffisant, le bilan de qualité REFIT a démontré que ce n'est pas toujours le cas. Dans le but de clarifier le régime d'inspections et d'assurer un cadre d'inspection harmonisé qui garantisse un niveau de sécurité élevé tout en tenant compte des nécessités communes des services de passagers, il convient de préciser que les deux inspections annuelles devraient avoir lieu à des intervalles réguliers, d'environ six mois. Deux inspections consécutives ne sauraient avoir lieu à un intervalle inférieur à quatre mois et supérieur à huit mois, pour autant que le navire soit en service.
- (6) La directive 1999/35/CE mentionne 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 spécial d'inspection pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier ne peut être considéré comme équivalent à une visite et les formulaires d'inspection correspondants 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 celui «inspection» lorsqu'il s'agit de visites spécifiques telles qu'elles sont actuellement prévues dans la directive 1999/35/CE.
- (7) Compte tenu de leur profil de risque spécifique, les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse devraient être régulièrement inspectés de manière prioritaire. Toute inspection de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse relevant du champ d'application de la directive 2009/16/CE devrait être comptabilisée dans le nombre total d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre.
- (8) Les coûts liés à des inspections débouchant sur une interdiction de départ devraient être à charge de la compagnie.
- (9) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international ainsi que l'expérience acquise, 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 la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire, et la mise à jour des spécifications techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽¹⁾. 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 la préparation des actes délégués.
- (10) Il convient de modifier la directive 2009/16/CE afin de veiller au maintien du contenu et de la fréquence des inspections des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse. Les dispositions spécifiques relatives aux inspections et vérifications des navires rouliers à passagers 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 insérées dans la directive 2009/16/CE.
- (11) Lorsque des inspections sont effectuées au titre de la directive 2009/16/CE, tous les efforts possibles devraient être déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.
- (12) Il importe de tenir compte des conditions de vie et de travail de l'équipage à bord ainsi que de la formation et des qualifications des membres d'équipage, étant donné le lien étroit qui existe entre la santé, la sécurité et les aspects sociaux.
- (13) 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 sept ans après le délai de transposition de la présente directive, 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.
- (14) Afin de ne pas imposer de charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés, une règle de minimis devrait permettre à ces États membres de déroger aux dispositions de la présente directive, ce qui signifie qu'ils ne seraient pas tenus de la transposer à condition de remplir certains critères.
- (15) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer l'exploitation en toute sécurité des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, au vu de l'importance du transport maritime de passagers pour le

⁽¹⁾ JOL 123 du 12.5.2016, p. 1.

marché intérieur et du caractère transfrontalier de l'exploitation de ce type de navires et d'engins dans l'Union et au niveau international, mais peut l'être au niveau de l'Union en établissant un niveau commun de sécurité et en évitant les distorsions de concurrence, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (16) Afin de renforcer la clarté et la cohérence juridiques, 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 navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités:
 - a) en service régulier entre un port d'un État membre et un port situé dans un pays tiers lorsque le navire bat pavillon de l'État membre en question; ou
 - b) 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 Conseil ⁽¹⁾.
2. La présente directive ne s'applique pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui relèvent de la directive 2009/16/CE.
3. Les États membres peuvent appliquer la présente directive aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles visées au paragraphe 1, point b).
4. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui peuvent vérifier que, sur le nombre total de bateaux distincts qui ont fait escale par an au cours des trois années précédentes dans leurs ports fluviaux, moins de 5 % sont des navires à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse couverts par la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes communiquent à la Commission, au plus tard le 21 décembre 2019, le nombre total de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse faisant escale dans leurs ports pendant la période de trois ans visée au premier alinéa et informent la Commission chaque année par la suite de toute modification ultérieure de ces chiffres.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «navire roulier à passagers»: un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;
- 2) «engin à passagers à grande vitesse»: un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de douze passagers;
- 3) «convention SOLAS 74»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, y compris les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée;

⁽¹⁾ 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).

- 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'Organisation maritime internationale (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) «HSSC»: les directives de l'OMI sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, dans leur version actualisée;
- 6) «service régulier»: une série de traversées par navire roulier à passagers 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;
 - b) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable;
- 7) «zone maritime»: toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 4 de la directive 2009/45/CE;
- 8) «certificats»:
 - a) pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à la convention SOLAS 74 ou au recueil HSC, respectivement, ainsi que les registres des équipements pertinents;
 - b) pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages nationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2009/45/CE, ainsi que les registres des équipements pertinents;
- 9) «administration de l'État du pavillon»: les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre le pavillon;
- 10) «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;
- 11) «compagnie»: l'organisme ou la personne qui a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après dénommé «code ISM») dans sa version actualisée ou, dans les cas où le chapitre IX de la convention SOLAS 74 ne s'applique pas, le propriétaire du navire roulier à passagers 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 navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse;
- 12) «inspecteur»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre à effectuer les inspections prévues par la présente directive, qui est responsable vis-à-vis de ladite autorité compétente et qui satisfait aux critères minimaux fixés à l'annexe XI de la directive 2009/16/CE;
- 13) «autorité compétente de l'État membre»: l'autorité désignée par l'État membre en vertu de la présente directive et chargée des tâches qui lui sont assignées par la présente directive.

Article 3

Inspections préalables à la mise en exploitation

1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente directive, les autorités compétentes des États membres procèdent à une inspection préalable à la mise en exploitation, consistant en:
 - a) la vérification de la conformité aux exigences fixées à l'annexe I; et
 - b) une inspection conformément à l'annexe II, afin de s'assurer que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers 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 est effectuée par un inspecteur.
3. Lorsqu'un 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'inspection préalable à la mise en exploitation

1. En cas d'inspections préalables à la mise en exploitation, un État membre peut décider de ne pas appliquer certaines exigences ou procédures fixées aux annexes I et II relatives à toute visite annuelle par l'État du pavillon ou inspection effectuée, au cours des six mois précédents, pour autant que les procédures et directives pertinentes décrites dans les HSSC ou des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies. Les États membres transfèrent les informations pertinentes vers la base de données des inspections, conformément à l'article 10.
2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, l'État membre peut tenir compte des inspections et visites effectuées précédemment sur ce navire ou cet engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier 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 prévues à l'article 3, paragraphe 1, ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.
3. À la demande d'une compagnie, les États membres peuvent confirmer à l'avance qu'ils reconnaissent la pertinence des inspections et visites antérieures pour les nouvelles conditions d'exploitation.
4. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le paragraphe 2 n'est pas applicable, l'État membre peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - a) une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité; et
 - b) l'État membre effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection préalable à la mise en exploitation prévue à l'article 3, paragraphe 1.

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 au cours d'un service régulier, effectuée au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection visée au point a) et qui couvre les points énumérés à l'annexe III et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers 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 point a).

2. L'inspection visée au paragraphe 1, point a), peut, à la discrétion de l'État membre, être effectuée simultanément ou conjointement à la visite annuelle par l'État du pavillon pour autant que les procédures et directives pour les visites décrites dans les HSSC ou que des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies.
3. Les États membres effectuent une inspection conformément à l'annexe II chaque fois que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des transformations et des modifications d'importance majeure, ou en cas de changement de gestion ou 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 navire roulier à passagers 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 navire ou de l'engin, l'État membre peut exempter le navire ou l'engin concerné de l'inspection requise par la première phrase du présent paragraphe.

*Article 6***Rapport d'inspection**

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

*Article 7***Suppression des anomalies, interdiction de départ et suspension de l'inspection**

1. Les États membres veillent à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection effectuée conformément à la présente directive.
2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la santé ou la sécurité ou mettent immédiatement en danger la santé ou la vie, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, son équipage et ses passagers, l'autorité compétente de l'État membre fait en sorte que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse soit soumis à un ordre d'interdiction de départ. Une copie de cet ordre est remise au capitaine.
3. L'ordre d'interdiction de départ n'est levé que s'il a été remédié à l'anomalie et que tout danger a été écarté à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre ou si l'autorité compétente de l'État membre a établi que le navire ou l'engin peut, sous réserve des conditions qu'elle 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 navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ou d'autres navires.
4. S'il ne peut être remédié aisément à une anomalie visée au paragraphe 2 dans le port où elle a été confirmée ou révélée, l'autorité compétente de l'État membre peut convenir d'autoriser le navire ou l'engin à rejoindre un chantier de réparation approprié où l'anomalie pourra être immédiatement rectifiée.
5. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse est manifestement inférieur aux normes, l'autorité compétente de l'État membre peut suspendre l'inspection dudit navire ou engin jusqu'à ce que la compagnie ait pris les mesures nécessaires pour que le navire 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 s'assurer qu'il satisfasse aux exigences pertinentes des conventions internationales applicables.
6. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre suspend l'inspection conformément au paragraphe 5 du présent article, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse fait automatiquement l'objet d'une interdiction de départ. L'ordre d'interdiction de départ est levé lorsque l'inspection a pu reprendre et être menée à bien et lorsqu'il a été satisfait aux conditions établies au paragraphe 3 du présent article et à l'article 9, paragraphe 2.
7. Pour réduire l'encombrement du port, l'autorité compétente de l'État membre peut autoriser un navire roulier à passagers ou un 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 un ordre d'interdiction de départ. Les autorités ou organismes portuaires facilitent l'accueil de ces navires.

*Article 8***Droit de recours**

1. La compagnie dispose d'un droit de recours contre un ordre d'interdiction de départ délivré par l'autorité compétente de l'État membre. Un recours ne suspend pas l'ordre d'interdiction de départ, sauf mesures conservatoires 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 compétente de l'État membre informe le capitaine du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse soumis à un ordre d'interdiction de départ de son droit de recours et des procédures applicables. Lorsque, à la suite d'un recours, un ordre d'interdiction de départ est révoqué ou modifié, les États membres veillent à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections prévue à l'article 10 soient mises à jour en conséquence sans tarder.

*Article 9***Coûts**

1. Lorsque les inspections visées aux articles 3 et 5 confirment ou révèlent des anomalies justifiant un ordre d'interdiction de départ, tous les coûts liés aux inspections sont à charge de la compagnie.
2. L'ordre d'interdiction de départ n'est levé 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 à laquelle tous les États membres sont connectés et qui contient toutes les informations requises pour la mise en œuvre du système d'inspection prévu par la présente directive. Cette base de données s'inspirera de la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE et aura des fonctionnalités semblables à cette dernière.
2. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections réalisées conformément à la présente directive, notamment les informations relatives aux anomalies et aux ordres d'interdiction de départ, soient transférées sans tarder 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 à des fins de publication dans un délai de soixante-douze heures.
4. La Commission veille à ce que la base de 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 déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 12***Procédure de modification**

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 en vue de modifier les annexes de la présente directive afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, en particulier au sein de l'OMI, et d'améliorer les spécifications techniques à la lumière de l'expérience acquise.
2. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou l'environnement marin, ou pour éviter une incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée aux instruments internationaux visés à l'article 2.

Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur d'une telle modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur d'un tel 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 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission conformément à l'article 12 est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 20 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 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 ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 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 si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 14

Modification de la directive 2009/16/CE

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

1) À l'article 2, les points suivants sont ajoutés:

- «25) "navire roulier à passagers", un navire 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", un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, dans sa version actualisée, et transportant plus de douze passagers;
- 27) "service régulier", une série de traversées par navire roulier à passagers 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;
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.»

2) À l'article 3, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«La présente directive s'applique également aux inspections des navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse effectuées en dehors d'un port ou à distance d'un mouillage au cours d'un service régulier conformément à l'article 14 bis.»

3) À l'article 13, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les États membres veillent à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 12 ou à l'article 14 bis soient soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes:»

4) L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier

1. Les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier sont susceptibles d'être inspectés conformément au calendrier et aux autres exigences fixés à l'annexe XVII.

2. Lors de la planification d'inspections d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, les États membres tiennent dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du navire ou de l'engin.

3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse a fait l'objet d'une inspection conformément à l'annexe XVII, cette inspection est enregistrée 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. Elle est comptabilisée dans le nombre d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre, conformément à l'article 5.

4. L'article 9, paragraphe 1, l'article 11, point a), et l'article 14 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier inspectés en vertu du présent article.

5. L'autorité compétente veille à ce que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, soumis à une inspection supplémentaire conformément à l'article 11, point b), soient sélectionnés pour inspection conformément à l'annexe I, partie II, points 3.A c) et 3.B c). Les inspections effectuées en vertu du présent paragraphe n'affectent pas l'intervalle d'inspection tel qu'il figure à l'annexe XVII, point 2.

6. L'inspecteur de l'autorité compétente de l'État du port peut accepter, au cours d'une inspection d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, qu'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre l'accompagne en tant qu'observateur. Lorsque le navire bat pavillon d'un État membre, l'État du port peut, sur demande, inviter un représentant de l'État du pavillon à accompagner l'inspection en tant qu'observateur.»

5) À l'article 15, le paragraphe 3 est supprimé.

6) 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 trente-six 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 vingt-quatre 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 aux situations décrites à l'article 21, paragraphe 6.

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

7) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE XVII

Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier

1.1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente directive, les États membres procèdent à une inspection, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil (*), afin de s'assurer que ce navire ou cet engin satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

- 1.2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, l'État membre concerné peut tenir compte des inspections réalisées au cours des huit derniers mois par un autre État membre sur ce navire roulier à passagers ou cet engin à passagers en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la présente directive, pour autant que l'État membre juge, dans chaque cas, que ces inspections antérieures sont en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation et que, lors de ces inspections, les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité étaient satisfaites. Les inspections prévues au point 1.1 ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.
- 1.3. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le point 1.2 n'est pas applicable, l'État membre peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - a) une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité; et
 - b) l'État membre effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2017/2110.
2. Les États membres effectuent, une fois par an, mais au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection précédente:
 - a) une inspection tenant compte des exigences de l'annexe II de la directive (UE) 2017/2110 et du règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission (**), selon le cas; et
 - b) une inspection au cours d'un service régulier. Cette inspection couvre notamment les points énumérés à l'annexe III de la directive (UE) 2017/2110 et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II de ladite directive, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.
3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse n'a pas été inspecté conformément au point 2, ce navire ou cet engin est considéré comme relevant de la "priorité I".
4. Une inspection effectuée conformément au point 1.1 est considérée comme une inspection aux fins du point 2 a) de la présente annexe.

(*) Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

(**) Règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission du 20 mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les inspections renforcées de navires (JO L 125 du 21.5.2010, p. 2).»

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 21 décembre 2026.

*Article 17***Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 21 décembre 2019, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces mesures.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 21 décembre 2019.

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 régi 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 Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

ANNEXE I

EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES EN SERVICE RÉGULIER

(visées aux articles 3 et 5)

Les éléments ci-après sont vérifiés.

1. Avant l'appareillage du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, le capitaine a accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et il utilise les systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par les États membres.
2. Les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire MSC/Circ. 699 du 17 juillet 1995 (directives révisées concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du Comité de la sécurité maritime sont appliquées.
3. Un tableau où figurent les conditions de travail à bord du navire est placé à un endroit aisément accessible et indique:
 - a) le programme de service en mer et au port; et
 - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos requis pour le personnel de veille.
4. Le capitaine n'est pas empêché de prendre des décisions qui, selon son jugement de professionnel, sont nécessaires pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte.
5. Le capitaine tient un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation.
6. Toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes, sont signalées rapidement à l'administration de l'État du pavillon et à l'État du port et sont réparées rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante.
7. Un plan de voyage à jour est disponible avant l'appareillage du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse et, lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution A.893(21) de l'Assemblée de l'OMI du 25 novembre 1999.
8. Les informations générales concernant les services et l'assistance mis à la disposition des personnes âgées et des personnes handicapées à bord du navire ou de l'engin sont portées à la connaissance des passagers et sont disponibles dans des formats adaptés aux personnes souffrant de handicaps visuels.

ANNEXE II

PROCÉDURES RELATIVES AUX INSPECTIONS

(visées aux articles 3 et 5)

1. Les inspections ont pour objet de vérifier le respect des exigences réglementaires émises par ou au nom de l'État du pavillon, notamment en matière de construction, de subdivision et de stabilité, d'équipements et d'installations électriques, de chargement et de stabilité, de protection contre les incendies, de nombre maximal de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, de radiocommunications et de navigation. Les inspections comprennent à cet effet:
 - le démarrage du générateur de secours;
 - une inspection de l'éclairage de secours;
 - une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications;
 - un essai du dispositif de communication avec le public;
 - un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers;
 - la mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement;
 - l'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires ainsi que des ventilateurs;
 - l'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie;
 - l'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie;
 - l'essai de la fermeture normale des portes d'incendie;
 - la mise en marche des pompes d'assèchement;
 - la fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance;
 - une démonstration prouvant que les membres clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries;
 - la mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, la mise en route et l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord;
 - la vérification de l'inventaire de l'ensemble des embarcations de sauvetage et canots de secours;
 - l'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou de l'engin.
2. Les inspections portent plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage ainsi que son efficacité en matière de procédures de sécurité et d'urgence, d'entretien, de méthodes de travail, de sécurité des passagers, d'opérations sur la passerelle, d'opérations liées à la cargaison et aux véhicules. La capacité des marins de comprendre et, le cas échéant, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord est vérifiée. Les documents prouvant que les membres d'équipage ont suivi avec succès une formation spéciale sont vérifiés, particulièrement en ce qui concerne:
 - l'encadrement des passagers,
 - la familiarisation,
 - la sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés, et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence,
 - la gestion des situations de crise et le comportement humain.L'inspection comprend une évaluation destinée à déterminer si le système d'affectation du personnel entraîne une fatigue excessive, particulièrement pour le personnel de veille.
3. Les brevets d'aptitude des membres d'équipage travaillant à bord des navires qui relèvent de la présente directive sont conformes aux dispositions de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

ANNEXE III

PROCÉDURES RELATIVES À LA CONDUITE D'INSPECTIONS AU COURS D'UN SERVICE RÉGULIER

(visées à l'article 5)

Lorsqu'une inspection est effectuée au cours d'un service régulier, les points suivants sont vérifiés:

1) Informations concernant les passagers

Vérifier que le nombre de passagers pour lequel le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse (ci-après dénommés «navires») est certifié n'est pas dépassé et que l'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme à la directive 98/41/CE du Conseil ⁽¹⁾. Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.

2) Informations concernant le chargement et la stabilité

Vérifier si, le cas échéant, des indicateurs de tirant d'eau fiables sont disponibles et sont utilisés. Vérifier si des mesures sont prises pour veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé et la ligne de charge de compartimentage appropriée ne soit pas submergée. Vérifier si l'évaluation du chargement et de la stabilité est effectuée comme prévu. Vérifier si les véhicules transportant des marchandises et les autres éléments de la cargaison sont pesés lorsque cela est requis et si les chiffres sont communiqués au navire en vue de l'évaluation du chargement et de la stabilité. Vérifier si les plans de lutte contre les avaries sont affichés en permanence et des opuscules contenant les informations relatives à la lutte contre les avaries sont mis à la disposition des officiers du navire.

3) Sécurité en mer

Vérifier la procédure suivie pour s'assurer que le navire, avant son appareillage, est en état de prendre la mer, notamment par une procédure confirmant que toutes les portes de bordé étanches à l'eau et aux intempéries sont fermées. Vérifier que toutes les portes des ponts-garages sont fermées avant l'appareillage du navire ou ne restent ouvertes que le temps nécessaire à la fermeture de la visière d'étrave; vérifier les dispositifs de fermeture des portes d'étrave, arrière et latérales, et l'existence de voyants lumineux et d'un système de surveillance par télévision indiquant leur état sur la passerelle de navigation. Tout problème de fonctionnement des voyants lumineux, particulièrement en ce qui concerne les commutateurs au niveau des portes, devrait être constaté et signalé.

4) Consignes de sécurité

Vérifier la forme des consignes de sécurité de routine et l'affichage d'instructions et de conseils sur les procédures d'urgence dans la ou les langues appropriées. Vérifier si les consignes de sécurité de routine sont diffusées au début du voyage et peuvent être entendues dans tous les lieux auxquels les passagers ont accès, y compris les ponts découverts.

5) Mentions au journal de bord

Vérifier le journal de bord pour s'assurer qu'il y est fait mention des procédures de fermeture de la porte d'étrave, de la porte arrière et d'autres portes étanches à l'eau et aux intempéries, des exercices de manœuvre des portes étanches de compartimentage, de l'essai des appareils à gouverner, etc. Vérifier en outre si les données relatives au tirant d'eau, aux francs-bords et à la stabilité sont enregistrées ainsi que la langue de travail commune de l'équipage.

6) Marchandises dangereuses

Vérifier si toute cargaison de marchandises dangereuses ou polluantes est transportée conformément aux réglementations pertinentes et, notamment, si une déclaration concernant les marchandises dangereuses et polluantes est fournie, accompagnée d'un manifeste ou d'un plan d'arrimage indiquant leur emplacement à bord, si le transport de la cargaison en question est autorisé sur les navires à passagers et si les marchandises dangereuses et polluantes sont convenablement marquées, étiquetées, arrimées et séparées du reste de la cargaison.

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate. Vérifier si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage pertinent est disponible à terre. Vérifier si le capitaine a connaissance des exigences en matière de

⁽¹⁾ 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).

notification conformément à la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins. Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

7) Arrimage des véhicules de transport de marchandises

Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés, par groupes ou par saisines individuelles par exemple. Vérifier si un nombre suffisant de points d'ancrage est disponible. Vérifier les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps qui survient ou qui est attendu et l'éventuel système d'arrimage des cars et des motos. Vérifier si le navire dispose d'un manuel d'arrimage de la cargaison.

8) Ponts-garages

Vérifier si les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison sont surveillés en permanence par un service de ronde ou un système de télévision de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers. Vérifier si les portes d'incendie et les accès restent fermés et si des avis sont affichés interdisant aux passagers de se rendre sur les ponts-garages lorsque le navire fait route.

9) Fermeture des portes étanches

Vérifier si la procédure de fermeture des portes étanches de compartimentage décrite dans les instructions d'utilisation du navire est suivie. Vérifier si les exercices requis sont effectués. Vérifier si la commande des portes étanches à partir de la passerelle est maintenue, si possible, sur contrôle «local». Vérifier si les portes restent fermées en cas de visibilité réduite et dans toute situation dangereuse. Vérifier si les membres d'équipage sont informés de la manière correcte de manœuvrer les portes et sont conscients des dangers que comporte une manœuvre incorrecte.

10) Surveillance incendie par service de ronde

Vérifier si un service de ronde efficace est maintenu afin de déceler rapidement tout début d'incendie. Cette surveillance devrait s'étendre aux locaux de catégorie spéciale non équipés d'un système fixe de détection et d'alarme d'incendie. Les rondes dans ces locaux peuvent être effectuées comme indiqué au point 8).

11) Communications en cas d'urgence

Vérifier si, en fonction du rôle d'appel, il y a un nombre suffisant de membres de l'équipage pour venir en aide aux passagers en cas d'urgence et s'ils sont facilement identifiables et capables de communiquer avec les passagers en cas d'urgence, en tenant compte d'une combinaison appropriée et adéquate d'un ou de plusieurs des facteurs suivants:

- a) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un itinéraire donné;
- b) la probabilité que l'aptitude de ce personnel à utiliser des notions élémentaires de langue anglaise pour les instructions de base lui permette de communiquer avec les passagers en difficulté, lorsque le passager et le membre de l'équipage concernés ne possèdent pas une langue en commun;
- c) la nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement, des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique);
- d) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s);
- e) les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.

12) Langue de travail commune des membres de l'équipage

Vérifier si une langue de travail a été établie afin d'assurer un travail efficace de l'équipage en matière de sécurité et si cette langue de travail est indiquée dans le journal de bord du navire.

⁽¹⁾ 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).

13) Équipement de sécurité

Vérifier si les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les portes d'incendie et d'autres éléments destinés à la protection structurelle contre l'incendie qui peuvent être aisément inspectés, se trouvent en bon état d'entretien. Vérifier si les plans de lutte contre l'incendie sont affichés en permanence ou si des opuscules contenant les informations équivalentes sont mis à la disposition des officiers du navire. Vérifier si les brassières de sauvetage sont arrimées de façon adéquate et si l'emplacement des brassières de sauvetage pour les enfants est aisément identifiable. Vérifier si le chargement des véhicules n'empêche pas la manœuvre des moyens de lutte contre l'incendie, des dispositifs d'arrêt d'urgence, des moyens de contrôle des vannes de décharge, etc., qui peuvent se trouver sur les ponts-garages.

14) Équipements de navigation et de radiocommunications

Vérifier si les équipements de navigation et de radiocommunications, y compris les radiobalises de secours (RLS), sont opérationnels.

15) Éclairage de secours supplémentaire

Vérifier s'il existe un éclairage de secours supplémentaire lorsque la réglementation l'exige et si les défauts de fonctionnement sont consignés dans un registre.

16) Moyens d'évacuation

Vérifier si les moyens d'évacuation, y compris les voies d'évacuation, sont indiqués conformément aux règles applicables et font l'objet d'un éclairage alimenté par les sources d'électricité principale et de secours. Déterminer quelles sont les mesures prises pour que les véhicules n'entravent pas les voies d'évacuation lorsque celles-ci traversent les ponts-garages ou passent par ceux-ci. Vérifier si les issues, particulièrement celles des boutiques hors taxes, qui se sont déjà trouvées obstruées par une quantité excessive de marchandises, restent dégagées.

17) Propreté de la salle des machines

Vérifier si la salle des machines est maintenue en état de propreté conformément aux procédures d'entretien.

18) Élimination des détritrus

Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des détritrus sont satisfaisants.

19) Entretien planifié

Vérifier que toutes les compagnies prévoient des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave, la porte arrière et les ouvertures latérales ainsi que leurs dispositifs de fermeture, mais couvrant également l'entretien de la salle des machines et l'équipement de sécurité. Vérifier qu'il existe des plans pour que tous les éléments soient vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Vérifier qu'il existe des procédures permettant d'enregistrer les anomalies et de confirmer qu'il y a été remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces anomalies et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'il y a été remédié. Contrôler que la vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure comprend l'inspection des indicateurs, de l'équipement de surveillance et des dalots dans les espaces situés entre la visière d'étrave et la porte intérieure, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.

20) Durant la navigation

Durant la navigation, il convient de vérifier s'il n'y a pas surpeuplement, notamment en ce qui concerne la disponibilité de sièges et l'obstruction des couloirs, escaliers et issues de secours par des bagages et des passagers ne trouvant pas de place assise. Il convient de vérifier si les passagers ont évacué le pont-garage avant l'appareillage du navire et ne peuvent de nouveau y avoir accès que juste avant l'accostage.

ANNEXE IV

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 1999/35/CE	Présente directive
Article 1 ^{er}	—
Article 2, points a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) et r)	Article 2, points 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) et 12)
Article 2, points c), i), k), l), n), p), q) et s)	—
Article 3	Article 1 ^{er}
Article 4	—
Article 5, point 1) a)	Article 3
Article 5, points 1) b) et 2)	—
Article 6	Article 3
Article 7	Article 4
Article 8, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Article 5, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 1
Article 9	Article 6
Article 10, paragraphe 1, points a), b) et c)	Article 7
Article 10, paragraphe 1, point d)	—
Article 10, paragraphe 2	Article 7
Article 10, paragraphe 3	Article 8
Article 10, paragraphe 4	—
Article 11, paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 8	—
Article 11, paragraphe 6	Article 6, paragraphe 1
Article 13, paragraphes 1, 2, 4 et 5	—
Article 13, paragraphe 3	Article 6, paragraphe 2, et article 10
Article 14	—
Article 15	—
Article 16	—
Article 17	Article 12
Article 18	Article 11
Article 19	Article 17
Article 20	Article 16
Article 21	Article 18
Article 22	Article 19
Annexe I	Annexe I