



Bruxelles, le 6.6.2016  
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 98/41/CE du Conseil 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 et modifiant la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres**

{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 passagers<sup>1</sup>, la Commission avance un ensemble de propositions pour favoriser le potentiel de simplification établi.

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

La directive 98/41/CE du Conseil<sup>2</sup> prévoit le comptage et l'enregistrement des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports de l'UE. Elle vise à s'assurer que la sécurité des passagers n'est pas compromise par le dépassement du nombre maximum de personnes autorisées à bord et que la recherche et le sauvetage à la suite de tout accident peuvent être traités avec efficacité.

La directive 98/41/CE était le premier acte législatif de l'UE portant sur les informations sur les personnes à bord. Depuis 1998, cependant, d'autres actes législatifs de l'UE et conventions internationales traitant de questions connexes sont entrés en vigueur et de nouveaux systèmes et solutions technologiques ont été élaborés. Il en a résulté des dispositions juridiques de plus en plus complexes et faisant double emploi, traitant du comptage, de l'enregistrement et de la déclaration des personnes à bord.

Bien que l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage dépende d'un accès immédiat à des données précises en ce qui concerne les personnes à bord, cela n'a pas toujours été le cas dans la pratique. En vertu des dispositions en vigueur, ces informations doivent être enregistrées dans le système de la compagnie et être accessibles facilement et à tout moment pour être communiquées à l'autorité compétente responsable des opérations de recherche et de sauvetage. Cette exigence, qui date de 1998, ne tient pas compte de la mise au point de systèmes tels que SafeSeaNet<sup>3</sup> et le guichet unique national<sup>4</sup> et prévoit que l'autorité nationale compétente doit prendre contact avec la compagnie maritime en cas d'urgence. En

---

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

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

outre, les données enregistrées comprennent le nom, l'âge et le sexe mais ne mentionnent pas toujours la nationalité, rendant ainsi plus difficile l'assistance aux victimes et à leurs proches .

Par conséquent, les exploitants qui transmettent déjà ces données au guichet unique national se voient ainsi contraints de faire une double déclaration. Ce fait a été souligné par les États membres qui, dans la pratique, ont déjà recours à la directive 2002/59/CE pour satisfaire à leurs obligations découlant de la directive 98/41/CE. En outre, les enseignements tirés de la mise en œuvre ont révélé un certain nombre de définitions ambiguës et d'exigences assez complexes, rendant certaines des dispositions difficiles à contrôler et à mettre en œuvre.

Il est dès lors proposé de mettre à jour, clarifier et simplifier les exigences en vigueur pour le comptage et l'enregistrement des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers tout en renforçant le niveau de sécurité qu'elles prévoient. Cette proposition est pleinement conforme au programme REFIT de la Commission et vise à exploiter les possibilités de passer au numérique pour l'enregistrement, la transmission des données, leur accès et leur protection.

La proposition modifie les définitions et exigences correspondantes de la directive 98/41/CE.

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

La proposition est en parfaite cohérence avec les propositions de simplification modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup> et avec la nouvelle directive remplaçant la directive 1999/35/CE du Conseil<sup>6</sup>. La proposition est en harmonie avec les recommandations du bilan de qualité et avec le livre blanc pour l'avenir des transports de 2011<sup>7</sup>, qui reconnaissent la nécessité de moderniser le cadre législatif actuel de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers.

## **1.3 Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition répond au programme «Mieux légiférer» de la Commission en veillant à ce que la législation existante soit simple et claire, ne fasse pas peser de charge inutile et s'adapte aux évolutions politiques, sociétales et technologiques. Elle répond également aux objectifs de la «Stratégie Transport Maritime 2018»<sup>8</sup> en assurant des services de transport par transbordeur de qualité dans le cadre des transports réguliers de passagers à l'intérieur de l'UE.

---

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 (COM/2009/0008).

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **2.1 Base juridique**

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

### **2.2 Subsidiarité**

À la demande des États membres<sup>9</sup>, la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers a principalement été modelée et façonnée selon les exigences internationales et en réaction à un certain nombre d'accidents importants. Bien que des exigences concernant les informations sur les passagers aient été adoptées au niveau international, ce n'est pas le cas pour les navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.

La proposition garantit une application commune et cohérente des exigences en matière d'enregistrement établies par la directive 98/41/CE pour tous les navires opérant à destination ou au départ de ports de l'UE, qui ne pourrait être réalisée par une action unilatérale au niveau des États membres. Elle veille à ce que la directive 98/41/CE s'adapte aux évolutions juridiques et technologiques et continue dès lors de renforcer la sécurité et de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage si un accident se produit.

La proposition garantit également que la concurrence continue de s'exercer sur un pied d'égalité dans les eaux de l'UE pour tous les exploitants indépendamment de leur nationalité ou du pavillon que battent leurs navires et engins et sans distinction entre les voyages internationaux et nationaux. Dans le même temps, la proposition clarifie les conditions de dérogation aux exigences de la directive 98/41/CE lorsque les conditions d'exploitation locales pourraient l'exiger.

### **2.3 Proportionnalité**

Eu égard aux dernières évolutions technologiques et juridiques, la proposition de supprimer les exigences dépassées, de supprimer les chevauchements et de clarifier les exigences ambiguës est considérée comme la seule option proportionnée et cohérente. Elle veille au maintien du niveau élevé de sécurité actuel et à son renforcement au moyen de la transmission électronique de données.

Plus spécifiquement, l'exigence d'enregistrement des informations sur les personnes à bord dans un système électronique existant (qui, en cas d'urgence, permet à l'autorité compétente d'accéder immédiatement aux données) est considérée comme présentant une avancée par rapport au niveau de sécurité actuel, sans générer de coûts importants pour les exploitants ou les administrations nationales.

Dans ce contexte, l'exigence concernant l'approbation des systèmes d'enregistrement des passagers s'est avérée générer une charge de travail significative pour certaines administrations nationales. Cette charge de travail et les coûts correspondants ont été évalués comme manifestement excessifs, par rapport à son champ d'application limité, étant donné son chevauchement partiel avec le code ISM et étant donné la difficulté de vérifier l'approbation en l'absence de tout certificat. L'exigence relative aux systèmes

---

<sup>9</sup> Résolution du Conseil, du 22 décembre 1994, sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, (94/C 379/05), JO C 379 du 31.12.1994, p. 8.

d'enregistrement des passagers des compagnies devrait être supprimée et axée sur les performances d'enregistrement, à savoir sur l'exactitude et l'enregistrement en temps voulu des données dans les systèmes électroniques existants.

Comme l'expérience l'a également démontré, il est de la plus haute importance de disposer, dès le tout premier stade d'une phase post-accidentelle, non seulement du nombre et de la liste des personnes à bord mais aussi de leur nationalité. Il est dès lors proposé d'enregistrer ces informations sur la base d'une déclaration sur l'honneur des passagers, comme c'est actuellement le cas pour d'autres informations. De cette façon, cette saisie supplémentaire de données représentera un coût nul ou marginal pour les exploitants qui n'enregistrent pas ces informations actuellement.

## **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 à chaque État membre le choix des procédures pratiques et techniques à appliquer. De la sorte, il reviendra aux États membres de décider des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à leur système national.

À cet égard, la solution juridique la plus adéquate s'est avérée être une proposition modifiant la directive 98/41/CE. L'autre solution consistant à proposer une nouvelle directive a été écartée vu le 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 eu pour conséquence un niveau commun de sécurité pour les navires à passagers au sein de l'UE et des conditions égales entre opérateurs ainsi qu'un transfert accru de navires entre États membres. Le bilan de qualité a également démontré qu'il est possible de renforcer le niveau de sécurité ainsi que l'efficacité et la proportionnalité de certaines des exigences réglementaires. Des recommandations visant à simplifier, clarifier et abroger un certain nombre d'exigences ambiguës, dépassées ou faisant double emploi ont été formulées dans un certain nombre de domaines:

- (a) éliminer les exigences de double communication relative aux passagers et aligner les exigences de communication pour tous les exploitants en prévoyant:
  - l'enregistrement des informations sur le nombre de personnes à bord dans un système électronique existant qui, en cas d'urgence ou d'accident, permet une transmission immédiate de données à l'autorité compétente, plutôt que dans le système de la compagnie, avant le départ et avant l'arrivée dans tout port d'escale de l'UE;
  - l'enregistrement – pour chaque voyage de plus de 20 milles marins – des informations requises sur l'équipage et les passagers dans le même système

que celui susmentionné plutôt que dans le système de la compagnie, avant le départ et avant l'arrivée dans tout port d'escale de l'UE; expliciter les définitions relatives aux exigences en matière d'enregistrement des passagers figurant dans la directive 98/41/CE, comme celle de «durée du voyage»;

- (b) éviter les chevauchements et exiger – pour chaque voyage de plus de 20 milles marins – la nationalité des passagers à enregistrer et à transmettre à l'autorité compétente, en utilisant les mêmes moyens et critères que ceux en place pour l'enregistrement et la transmission des données déjà requises concernant le nom, l'âge, etc.;
- (c) expliciter les définitions relatives à l'enregistrement des passagers figurant dans la directive 98/41/CE, comme celle de «durée du voyage»;
- (d) éliminer de la directive 98/41/CE l'exigence relative à l'approbation des systèmes d'enregistrement des passagers;
- (e) rationaliser le mécanisme de communication des exemptions/équivalences en vertu de la directive 2009/45/CE et de la directive 98/41/CE.

### **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 Europa<sup>10</sup> permettait à toutes les parties prenantes de formuler des commentaires au moyen d'un formulaire de réponse en ligne.

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

Les parties prenantes de l'industrie ont insisté pour que les principes clés du cadre juridique actuel restent inchangés (à savoir en ce qui concerne la déclaration sur l'honneur relative aux données des passagers) tandis que l'association des passagers a demandé une amélioration du niveau de sécurité et mis en garde contre sa dilution. La proposition assure dès lors le maintien du niveau de sécurité existant et, dans la mesure du possible, son renforcement dans le cadre de la simplification (par exemple, en exploitant les systèmes électroniques existant et en précisant la façon de calculer les 20 milles marins).

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_fr.htm](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 pendant le processus du bilan de qualité figurant dans le document de travail des services de la Commission intitulé «Ajuster le cap: bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers», adopté le 16 octobre 2015<sup>11</sup>.

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

### **3.4 Analyse d'impact**

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

Néanmoins, la proposition de simplification s'accompagne d'un document de travail des services de la Commission qui rappelle les recommandations du bilan de qualité et explique la logique des solutions proposées d'un point de vue technique ainsi que juridique. Elle comprend un résumé et des commentaires sur la consultation des parties prenantes menée à l'appui de cette initiative. Un plan de mise en œuvre est également joint.

### **3.5 Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition a pour objectif principal de veiller à ce que la législation existante soit adaptée au but poursuivi. Le recours aux moyens disponibles de communication électronique permettra de réaliser les objectifs politiques de manière plus efficace et efficiente. Le potentiel de simplification consiste principalement à éliminer les chevauchements dans les obligations de communication et à supprimer les exigences disproportionnées, et en impacts non mesurables tels que la clarté, la sécurité et la simplicité juridique.

Les exigences de double communication pour les exploitants qui transmettent déjà au guichet unique national les données relatives aux passagers et à l'équipage entraînent une charge supplémentaire et inutile pour l'industrie. Un régime plus léger est envisagé pour les exploitants (en principe de plus petite taille) qui n'utilisent pas encore les systèmes susmentionnés. Ces compagnies opèrent principalement sur de très courts voyages nationaux (c.-à-d. enregistrement uniquement des informations sur le nombre de personnes à bord) et n'ont pas de systèmes informatiques ou de connexion à l'internet.

Afin de neutraliser toute augmentation éventuelle des dépenses pour ces opérateurs, il est envisagé de leur donner le choix de transmettre le nombre de personnes à bord via le système

---

<sup>11</sup> SWD(2015)197.

d'information automatisé, un système de diffusion maritime basé sur la transmission de signaux radio à très haute fréquence. Cela permettrait au centre local de recherche et de sauvetage de retrouver facilement le nombre de personnes à bord, à tout moment, indépendamment de la disponibilité d'une personne de contact.

Les États membres seront dispensés de l'approbation des systèmes d'enregistrement des passagers de la compagnie, bien qu'ils restent chargés de veiller à ce que les informations soient collectées et enregistrées par voie électronique avec précision et en temps opportun.

### **3.6 Droits fondamentaux**

La proposition n'ajoute pas de catégories supplémentaires ni ne modifie les catégories de données à caractère personnel qui doivent être collectées et enregistrées conformément aux exigences existantes de la directive 98/41/CE. La seule exception à cet égard concerne les informations sur la nationalité des personnes à bord qu'il est proposé, pour les raisons expliquées ci-dessus, d'ajouter aux informations déjà enregistrées (c.-à-d. les noms de famille des personnes à bord, les prénoms ou leurs initiales, le sexe, une indication de la catégorie d'âge à laquelle la personne appartient, ou bien l'âge ou encore l'année de naissance et, à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance en cas d'urgence).

Néanmoins, la directive 98/41/CE doit être modernisée de façon cohérente avec les évolutions juridiques dans le domaine de la protection des données à caractère personnel, notamment le règlement (UE) n° XXX/2016<sup>12</sup>. À cet égard, bien que les catégories de données, la finalité et les destinataires soient clairement identifiés, la durée de conservation ne l'est pas. La directive 98/41/CE prévoit que la compagnie ne devrait pas conserver les données à caractère personnel plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, mais n'indique pas la durée de cette période. L'expérience en matière de mise en œuvre a montré que la durée de conservation des données diffère de manière importante entre les États membres - variant entre quelques heures, semaines ou mois après que le voyage a été réalisé (avec succès). Il est dès lors proposé d'établir la durée de conservation dans cette directive (sans préjudice d'autres exigences juridiques lorsque ces données sont collectées à des fins différentes, avec une durée de conservation différente).

En outre, bien que la directive précise que les systèmes d'enregistrement de la compagnie doivent faire l'objet d'une protection appropriée contre les destructions ou pertes accidentelles ou illégales ainsi que contre toute modification, divulgation ou accès non autorisés, elle ne mentionne pas de législation de l'UE concernant la protection des données à caractère personnel et n'inclut aucune garantie relative à l'accessibilité des données à caractère personnel. À cet égard, la proposition est considérée comme prévoyant une amélioration importante de la protection des données à caractère personnel.

En outre, la proposition remplace les exigences de stockage des données à caractère personnel par la compagnie par l'exigence de transmission de ces données à un système électronique existant conçu à cet effet (et de suppression des données à caractère personnel lorsque la transmission a été réalisée). La transmission proposée au guichet unique national répond aux exigences de confidentialité (telles que définies à l'article 8 de la directive 2010/65/UE) et respecte la législation de l'UE relative à la protection des données à caractère personnel. Elle prévoit également l'accessibilité restreinte de ces données qui doit être accordée aux autorités

---

<sup>12</sup> Référence à ajouter après adoption.



nationales compétentes sur demande (le mécanisme d'échange en cas d'urgence ou à la suite d'un accident étant le système SafeSeaNet tel que défini dans la directive 2002/59/CE). Tout comme pour le guichet unique national, le système SafeSeaNet est dicté par la législation de l'UE concernant la protection des données à caractère personnel et prévoit une sécurité et des droits d'accès clairement définis.

Les autorités nationales pertinentes auxquelles un accès est accordé aux fins de la présente directive sont les autorités responsables des opérations de recherche et de sauvetage désignées par les États membres. Sur demande, en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, les autorités chargées des opérations de recherche et de sauvetage ont un accès immédiat aux informations indiquées conformément à la directive 98/41/CE.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

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

#### **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

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

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

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

##### **5.2 Documents explicatifs**

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

##### **5.3 Explication détaillée des dispositions spécifiques de la proposition**

###### **Définitions et portée**

L'article 2 est modifié afin d'aligner autant que possible les définitions sur la proposition modifiant la directive 2009/45/CE et sur la proposition de nouvelle directive remplaçant la directive 1999/35/CE et afin d'aligner la responsabilité de l'agent responsable de l'enregistrement des passagers sur la proposition visant à supprimer l'exigence concernant les informations requises par cette directive à conserver par la compagnie.

L'article 3 est modifié pour clarifier le champ d'application de la directive et pour le mettre en conformité avec la définition des zones portuaires telle que décrite conformément à la proposition modifiant la directive 2009/45/CE.

###### **Informations sur les personnes à bord**

L'article 4 est modifié afin de remplacer l'exigence de stockage des informations sur le nombre de personnes à bord dans le système de la compagnie en les consignnant dans le

guichet unique national ou par une transmission au moyen du système d'identification automatique.

L'article 5 est modifié pour introduire les informations sur la nationalité des personnes à bord et remplacer l'exigence de stockage des listes de passagers et de l'équipage par la compagnie en les consignait dans le guichet unique national. La liste des introductions de données requises est simplifiée, clarifiée et alignée autant que possible sur les exigences de communication dans le guichet unique national.

L'article 6 est modifié pour aligner la référence sur le moyen proposé de transmission de données et pour clarifier les responsabilités des États membres en ce qui concerne les navires à passagers battant pavillon d'un pays tiers.

### **Compagnies**

L'article 8 est modifié afin de refléter le nouveau rôle de l'agent responsable de l'enregistrement des passagers (c.-à-d. ne pas stocker mais transmettre les données) et supprimer l'exigence de création d'un système d'enregistrement des passagers de la compagnie. Il est également modifié afin de refléter la législation de l'UE concernant la protection des données à caractère personnel et précise que celles-ci doivent être détruites par la compagnie une fois transmises au guichet unique (sans préjudice des autres obligations de communication).

### **Exemptions**

L'article 9 est modifié afin de supprimer la référence obsolète à l'exemption pour les services réguliers traversant le détroit de Messine. À la lumière de l'introduction de la transmission électronique des données et étant donné la flexibilité proposée pour la transmission du nombre de personnes à bord, l'article 9 est modifié pour supprimer la possibilité de dispenser les exploitants de transmettre le nombre de personnes à bord aux autorités compétentes.

L'article 9 est également modifié afin d'assurer que les critères d'exemption reflètent la proximité des installations de recherche et de sauvetage qui ne sont plus incluses dans la nouvelle définition des zones maritimes protégées. Enfin, l'article 9 est modifié pour simplifier la notification des exemptions via une base de données à établir et à tenir à jour à cet effet et pour aligner les procédures d'opposition aux exemptions dans le cadre de cette directive et sur la directive 2009/45/CE.

### **États membres**

L'article 10 est modifié pour aligner la responsabilité des États membres sur le moyen proposé de transmission des données et pour refléter la législation européenne relative à la protection des données à caractère personnel en spécifiant les conditions applicables au traitement des données par les États membres, les droits d'accès et les délais de conservation des données.

### **Dispositions accessoires**

L'article 11 est modifié afin de supprimer les exigences relatives aux systèmes d'enregistrement de la compagnie rendues redondantes par la proposition. Le paragraphe 1 de l'article 12 correspondant est également supprimé.

### **Procédure de comité et procédure d'amendement**

Les articles 12 et 13 ont été mis en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. L'article 12 *bis* a été ajouté pour le même motif (exercice du pouvoir de délégation).

### **Dispositions en matière d'évaluation**

L'article 17 *bis* a été ajouté afin de préciser les dispositions en matière d'évaluation.

### **Modification de l'annexe de la directive 2010/65/UE**

La proposition prévoit une modification accessoire de l'annexe de la directive 2010/65/UE, partie A, déterminée par les modifications apportées à la directive 98/41/CE.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 98/41/CE du Conseil 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 et modifiant la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres**

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<sup>13</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>14</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Des informations précises et en temps utile sur le nombre de personnes à bord d'un navire et sur leur identité sont essentielles pour la préparation et l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage. En cas d'accident en mer, une coopération pleine et entière entre les autorités nationales compétentes de l'État ou des États concernés, l'exploitant du navire et leurs agents peut contribuer de manière significative à l'efficacité des opérations menées par les autorités compétentes. Certains aspects de cette coopération sont réglementés par la directive 98/41/CE du Conseil<sup>15</sup>.
- (2) Vu les résultats du bilan de qualité du programme pour une réglementation affûtée (REFIT)<sup>16</sup> et l'expérience en matière de mise en œuvre qui a montré que les informations sur les personnes à bord ne sont pas toujours facilement accessibles aux autorités compétentes, les exigences actuelles de la directive 98/41/CE devraient être mises en conformité avec les exigences prévoyant la communication électronique des données, les rendant plus efficaces et moins lourdes. Le passage au numérique permettra également d'accélérer l'utilisation d'informations concernant un nombre important de passagers en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

---

<sup>13</sup> JO C , du , p. .

<sup>14</sup> JO C , du , p. .

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> COM (2015) 508

- (3) Au cours des 17 dernières années, d'importantes avancées technologiques ont été réalisées quant au moyen de communiquer et de stocker des données concernant les mouvements des navires, permettant le recours à des systèmes d'identification automatiques (SIA) à bord des navires pour un meilleur suivi de ces derniers. En conséquence, les coûts afférents de l'équipement pour exécuter ces fonctions ont été significativement réduits. Un certain nombre de systèmes de comptes rendus obligatoires de navires ont été mis en place le long des côtes européennes, en conformité avec les règles pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le droit de l'Union et le droit national veillent à ce que les navires respectent les exigences de communication en vigueur dans le cadre de ces systèmes.
- (4) La collecte, la transmission et le partage des données relatives aux navires ont été rendus possibles, simplifiés et harmonisés par le guichet unique national visé dans la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup> et par le système SafeSeaNet visé dans la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>18</sup>. Les informations sur les personnes à bord requises par la directive 98/41/CE devraient dès lors être consignées dans le guichet unique national qui, en cas d'urgence ou d'accident, rend les données facilement accessibles pour les autorités compétentes.
- (5) Afin d'assurer la conformité au principe de proportionnalité, les petits exploitants qui n'utilisent pas encore le guichet unique national et qui opèrent principalement sur de très courts voyages nationaux inférieurs à 20 milles marins (c.-à-d. qui ont pour obligation d'enregistrer uniquement le nombre de personnes à bord) devraient avoir le choix en ce qui concerne le moyen de mettre ce nombre à disposition: soit via le guichet unique national, soit via le SIA.
- (6) Afin de réduire l'anxiété des proches en cas d'accident et les retards inutiles dans l'assistance consulaire et d'autres services, les données communiquées devraient inclure des informations sur la nationalité des personnes à bord. La liste des données qui doivent être introduites pour les voyages au-delà de 20 milles marins devrait être simplifiée, clarifiée et alignée autant que possible sur les exigences de communication dans le guichet unique national.
- (7) Compte tenu de la disponibilité des moyens électroniques d'enregistrement des données et du fait que les données à caractère personnel devraient en tout état de cause être collectées avant le départ du navire, le délai de 30 minutes actuellement prévu par la directive 98/41/CE devrait être considéré comme un délai maximum et n'être utilisé que dans les cas exceptionnels.
- (8) Afin de renforcer la clarté juridique et la cohérence avec la législation de l'Union connexe et la directive 009/45/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup> en particulier, un certain nombre de références obsolètes, ambiguës et portant à confusion devraient être actualisées ou supprimées. La notion de navire «de mer» à passagers devrait être remplacée par «navire à passagers» et la notion de «zone maritime

---

<sup>17</sup> Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).

protégée» devrait être remplacée par des zones maritimes clairement définies, énumérées par les États membres conformément à la directive 2009/45/CE. La définition de l'agent responsable de l'enregistrement des passagers devrait être modifiée afin de refléter les nouvelles fonctions qui n'incluent plus la conservation des informations. Les exigences correspondantes pour les systèmes d'enregistrement des passagers de la compagnie devraient être supprimées.

- (9) Les États membres devraient rester chargés de veiller au respect des exigences relatives à l'enregistrement des données en vertu de la directive 98/41/CE, à savoir en ce qui concerne l'exactitude et l'enregistrement en temps utile des données. À cet égard, la vérification devrait être réalisée de manière similaire aux contrôles aléatoires actuellement prévus pour les systèmes d'enregistrement de la compagnie.
- (10) Pour autant que des mesures impliquent le traitement des données à caractère personnel, elles sont appliquées conformément à la législation de l'Union sur la protection des données à caractère personnel<sup>20</sup>. Plus particulièrement, les données à caractère personnel collectées aux fins de la directive 98/41/CE ne devraient pas être traitées ni utilisées à d'autre fin et ne doivent pas être conservées plus longtemps que cela n'est nécessaire aux fins de la directive 98/41/CE conformément à ses spécifications.
- (11) Eu égard au principe de proportionnalité et étant donné qu'il est dans l'intérêt des passagers de fournir des informations véridiques, les moyens actuels de collecte des données à caractère personnel sur une base de déclaration sur l'honneur des passagers sont suffisants aux fins de la directive 98/41/CE. Dans le même temps, les moyens actuels d'enregistrement et de vérification des données devraient assurer que des informations uniques sont enregistrées pour chaque personne à bord.
- (12) Afin d'accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions et des demandes de dérogation, la Commission devrait créer et tenir à jour une base de données à cet effet. Celle-ci devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées.
- (13) 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 98/41/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 Conseil<sup>21</sup>.
- (14) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international 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

---

<sup>20</sup> En particulier, le règlement (UE) n° XXX/2016 du XXX (numéro et date à ajouter après adoption formelle) du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données) (référence au JO à ajouter après adoption formelle) et le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.01.2001, p. 1).

<sup>21</sup> 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).

internationaux du champ d'application de la présente directive si nécessaire, la définition des conditions d'accès à la base de données gérée par la Commission pour l'enregistrement des notifications par les États membres des exemptions et des demandes de dérogation. 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.

- (15) 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 98/41/CE au plus tard le [sept ans après la date visée au deuxième alinéa de l'article 3, 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.
  - (16) Afin de refléter les modifications apportées à la directive 98/41/CE, les informations sur les personnes à bord devraient être incluses dans la liste des formalités déclaratives visées à la partie A de l'annexe de la directive 2010/65/UE.
  - (17) Il y a dès lors lieu de modifier les directives 98/41/CE et 2010/65/UE en conséquence,
- ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Modifications de la directive 98/41/CE**

La directive 98/41/CE est modifiée comme suit:

- (1) L'article 2 est modifié comme suit:
  - (a) le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– “navire à passagers”: un navire ou un engin à grande vitesse transportant plus de douze passagers,»;
  - (b) le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– “agent chargé de l'enregistrement des passagers”: la personne responsable désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM ou une personne désignée par la compagnie en qualité de responsable de la transmission des informations relatives aux personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,»;
  - (c) le neuvième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– “zone maritime protégée”: une zone maritime dans laquelle des navires de classe D peuvent opérer, figurant sur une liste conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2009/45/CE,»;
  - (d) au dixième tiret, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«– “service régulier”: une série de traversées 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:»;

(e) le onzième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– “pays tiers”: un pays qui n’est pas un État membre,»;

(f) le douzième tiret suivant est ajouté:

«– “zone portuaire”: une zone définie à l’article 2, point r), de la directive 2009/45/CE,»;

(g) le treizième tiret suivant est ajouté:

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

(2) l’article 3 est modifié comme suit:

(a) le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«des navires de guerre ou des navires de transport de troupes,»;

(b) le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– des bateaux de plaisance et engins de plaisance,»;

(c) le troisième tiret suivant est inséré:

«– des navires à passagers exclusivement engagés dans des zones portuaires.»;

(3) à l’article 4, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Avant le départ du navire à passagers, le nombre de personnes est communiqué au capitaine dudit navire et consigné dans le guichet unique établi conformément à l’article 5 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil\* ou mis à la disposition de l’autorité désignée au moyen du système d’identification automatique.

---

\* Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l’entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1)»;

(4) l’article 5 est remplacé par le texte suivant:

#### «Article 5

1. Les informations ci-après doivent être enregistrées pour tous les navires à passagers qui partent d’un port situé dans un État membre et qui effectuent des voyages d’une distance supérieure à 20 milles entre le point de départ et le port suivant:

- les noms de famille des personnes à bord,
- leurs prénoms,
- leur sexe,



- leur nationalité,
- leur année de naissance,
- à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance en cas d'urgence.

2. Ces informations sont collectées avant le départ et consignées dans le guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE lors du départ du navire mais en tout cas au plus tard 30 minutes après le départ du navire.

3. Les données à caractère personnel collectées aux fins de la présente directive ne devraient pas être traitées ni utilisées à toute autre fin.»;

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

«2. Pour tout navire à passagers battant le pavillon d'un pays tiers qui part d'un port situé en dehors de l'Union à destination d'un port situé dans un État membre, cet État membre exige que la compagnie veille à ce que les informations visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 1, soient fournies comme indiqué à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 5, paragraphe 2.»;

(6) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

#### *«Article 8*

Toute compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers doit, si les articles 4 et 5 de la présente directive l'exigent, nommer un agent chargé de l'enregistrement des passagers pour consigner les informations visées dans ces dispositions dans le guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE ou pour les mettre à disposition au moyen du système d'identification automatique.

Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 5 ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, à savoir jusqu'au moment où les données sont consignées dans le guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE. Sans préjudice des autres obligations en matière de communication, les informations sont détruites dès qu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin.

Chaque compagnie s'assure que les renseignements communiqués par les passagers ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement enregistrés et transmis au capitaine avant le départ du navire à passagers.»;

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

(a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

- les points a) et b) sont supprimés;
- le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Un État membre peut dispenser des obligations fixées à l'article 5 les navires à passagers qui, effectuant sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port, naviguent exclusivement

dans des zones maritimes protégées, dans lesquelles la proximité d'installations de recherche et de sauvetage est assurée.»;

(b) au paragraphe 3, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) l'État membre notifie immédiatement à la Commission sa décision d'accorder une dispense des obligations visées à l'article 5 et motive ces décisions en invoquant des raisons de fond. Cette notification est exécutée 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 12 *bis*, des actes délégués concernant les conditions d'accès à cette base de données;

b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission estime que cette décision ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, elle peut, au moyen d'un acte d'exécution, exiger de l'État membre qu'il modifie ou annule sa décision. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»;

(c) au paragraphe 4, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La demande est soumise à la Commission au moyen d'une base de données visée au paragraphe 3. Si, dans un délai de six mois à compter de la demande, la Commission estime que cette dérogation ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, elle peut, par acte d'exécution, exiger de l'État membre qu'il modifie ou n'adopte pas la décision proposée. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»;

(8) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

#### *«Article 10*

Les États membres vérifient l'exactitude et l'enregistrement en temps voulu des données requises par la présente directive.

Chaque État membre désigne l'autorité qui aura accès aux informations requises en vertu de la présente directive. Les États membres veillent à ce qu'en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, cette entité désignée ait un accès immédiat aux informations requises en vertu de la présente directive.

Les données à caractère personnel collectées conformément aux dispositions de l'article 5 ne sont pas conservées par les États membres plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, à savoir:

(a) jusqu'à ce que le voyage du navire en question se soit achevé en toute sécurité; ou

(b) en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, jusqu'à ce que l'éventuelle enquête ou procédure judiciaire soit achevée.

Sans préjudice des autres obligations en matière de communication d'informations, les informations sont détruites dès qu'elles ne sont plus nécessaires à ces fins.»;

(9) l'article 11 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 11*

1. Aux fins de la présente directive, les données requises sont collectées et enregistrées de façon à éviter tout retard excessif lors de l'embarquement et/ou du débarquement des passagers.

2. Il convient d'éviter la multiplication des collectes de données sur des routes identiques ou similaires.»;

(10) l'article 12 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 12*

La Commission n'est habilitée à adopter, conformément à l'article 12 *bis*, des actes délégués modifiant la présente directive afin d'exclure de son champ d'application toute modification des instruments internationaux visés à l'article 2 que si cet amendement international risque manifestement, selon, une évaluation par la Commission, de diminuer le niveau de sécurité maritime, établi par la législation maritime de l'Union, ou d'être incompatible avec celle-ci.»;

(11) l'article 12 *bis* suivant est inséré:

*«Article 12 bis*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 9 et 12 est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 9 et 12 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [la date d'entrée en vigueur].

3. La délégation de pouvoir visée aux articles 9 et 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

5. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté conformément aux articles 9 et 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou qu'avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

7. Un acte délégué excluant du champ d'application de la présente directive toute modification des instruments internationaux conformément à l'article 12 est adopté au moins trois mois avant l'expiration du délai établi au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou 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.»;

(12) l'article 13 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;

(13) l'article 14 *bis* suivant est inséré:

#### *«Article 14 bis*

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le [sept ans après la date visée au deuxième alinéa de l'article 3, paragraphe 1]».

#### *Article 2*

#### **Modifications de l'annexe de la directive 2010/65/UE**

À la partie A de l'annexe de la directive 2010/65/CE, le point 7 suivant est ajouté:

«7. Informations relatives aux personnes à bord

Article 4, paragraphe 2, et article 5, paragraphe 2, de la 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).».

#### *Article 3*

#### **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 4*

**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 5*

**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*