



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25.11.1996
COM(96) 574 final

96/0281 (SYN)

PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL

SUR L'ENREGISTREMENT DES PERSONNES VOYAGEANT À BORD DE NAVIRES À PASSAGERS

(présentée par la Commission)

TABLE DES MATIÈRES

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE	2
OBJECTIF DE LA LÉGISLATION	6
JUSTIFICATION D'UNE DIRECTIVE DU CONSEIL	6
CONTENU DE LA DIRECTIVE DU CONSEIL	8
CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES	10

ACTE LÉGISLATIF	14
-----------------	----

DÉCISION DU COMITÉ MIXTE DE L'EEE	24
-----------------------------------	----

FICHE FINANCIÈRE	26
------------------	----

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT	29
-----------------------------	----

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. À la suite de la catastrophe de l'Estonia, le Conseil a prié¹ la Commission de présenter une proposition visant à rendre obligatoire l'enregistrement des passagers à bord de transbordeurs rouliers de passagers. En conséquence, la Commission a ajouté ce point à son programme législatif de 1996.

Les renseignements concernant les passagers présents à bord des navires à passagers sont vitaux pour améliorer l'efficacité des services de secours après un accident. Par exemple, les autorités compétentes seraient ainsi en mesure de renseigner rapidement et correctement les familles des passagers sur la situation. De plus, ces renseignements sont nécessaires:

- pour savoir qui rechercher et quelles précautions prendre: les opérations de recherche et de sauvetage peuvent gagner en efficacité lorsque les catégories de personnes recherchées sont connues (enfants/personnes âgées, hommes/femmes, etc.);
- pour clarifier les questions juridiques telles que les problèmes d'assurance en cas de décès ou de disparition. Les personnes impliquées dans des catastrophes maritimes sont très souvent mutilées à un point tel que toute identification est impossible, voire elles ne peuvent pas être extraites de l'épave ou retrouvées;
- pour améliorer les soins médicaux en cas de blessures graves. Dans la plupart des États, les dossiers médicaux peuvent être consultés si le patient est correctement identifié, ce qui facilite l'administration de soins médicaux plus appropriés.

En outre, il importe de disposer d'informations précises sur le nombre de passagers à bord pour garantir un respect de la capacité maximale autorisée pour un navire donné.

2. La question de l'enregistrement des passagers a également été examinée par l'Organisation maritime internationale (OMI). En novembre 1995, une conférence SOLAS a adopté un amendement à la convention SOLAS en introduisant le principe de l'enregistrement des passagers dans une règle spécifique (règle III/24-2). Cette nouvelle règle SOLAS s'applique, à compter du 1^{er} juillet 1997, à tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux.

Bien que, au moment de l'adoption de cette nouvelle règle SOLAS, les gouvernements n'aient jamais eu l'intention d'aboutir à cette conclusion, la portée de la règle SOLAS III/24-2 est limitée aux navires construits après le 01.07.1986. Afin de remédier à cette situation, la Commission européenne et, en sa qualité de président du Conseil, l'Italie ont proposé au Comité de la sécurité maritime élargi

¹ Résolution du Conseil, du 22 décembre 1994, sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers (94/C/379/05), JO n° C 379 du 31. 12. 1994, p. 8.

d'amender la règle en vue de garantir son application à tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux.

Le 4 juin, le Comité de la sécurité maritime élargi a adopté la résolution MSC.47(66) "Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer" qui remplace le texte existant du chapitre III de l'annexe de SOLAS par un nouveau chapitre. La règle III/24-2 relative aux "renseignements concernant les passagers" a été remplacée par une nouvelle règle III/27 stipulant que cette dernière s'applique à tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux. Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1998.

- 3.a) La Commission est d'avis que cette règle SOLAS doit former la base de la législation communautaire. Pour cette raison, la Commission ne limite pas la portée de sa proposition, comme l'avait initialement suggéré le Conseil, aux seuls transbordeurs rouliers effectuant des voyages internationaux, mais envisage de l'étendre à tous les navires à passagers opérant à destination et en provenance d'un port de la Communauté, qu'ils effectuent des voyages nationaux ou internationaux.

Par cette proposition, la Commission s'efforce de garantir une mise en oeuvre harmonisée et cohérente de la règle SOLAS III/27 pour tous les navires à passagers partant de ports de la CE et d'assurer que toutes les parties contractantes de SOLAS appliquent correctement les dispositions appropriées de SOLAS pour leurs navires à destination d'un port de la CE. Ce faisant, elle a été confrontée à deux problèmes spécifiques: d'une part, certaines insuffisances de la règle III/27 et d'autre part, les particularités de SOLAS, pour lesquelles il importait de trouver une solution acceptable.

Comme principales insuffisances, la Commission a identifié le champ d'application de la règle SOLAS III/27, qui ne s'applique qu'aux voyages internationaux et le vaste éventail de possibilités de dérogation à cette règle.

Les administrations des Etats du pavillon peuvent par exemple exempter certains navires à passagers de l'obligation de fournir des renseignements détaillés si, lors des voyages réguliers (à heures fixes) de ces navires, il leur est impossible d'établir de tels documents. De surcroît, les administrations peuvent, en vertu de la règle III/2.1 exempter des navires qui, durant leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la côte la plus proche. Il devient dès lors possible d'exempter de la règle des navires à passagers effectuant un voyage, indépendamment de sa durée, dans une zone de 40 milles entre deux côtes. Les possibilités de dérogation combinées aux éventuelles interprétations divergentes des États membres et des pays tiers engendreraient indubitablement une incertitude et entraîneraient des différences dans l'application de la législation sur le territoire communautaire. La directive proposée par la Commission introduit, dans l'Union européenne, un cadre juridique cohérent en matière d'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers en provenance et à destination de ports de la Communauté.

Bien que la convention SOLAS de 1974 et son protocole de 1978 contiennent des engagements des gouvernements contractants, la plupart des dispositions, notamment celles du Chapitre III SOLAS, sont destinées à s'appliquer aux navires

battant pavillon des États des gouvernements contractants. La règle III/27 concerne toutefois la recherche et le sauvetage, dont l'État du pavillon n'a pas toujours la responsabilité. Il convient de souligner que le droit international ne permet pas à un Etat de pavillon de réglementer des matières qui ne tombent pas sous sa juridiction. C'est le cas pour les dispositions en matière de recherche et de sauvetage, qui sont de la seule responsabilité de l'Etat du port. Une mise en oeuvre cohérente et pratique de la règle III/27 à des fins de recherche et de sauvetage impose de ce fait des contacts appropriés avec l'autorité à terre, qui a la responsabilité du secteur opérationnel au titre de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes. Tout en soulignant que le "droit" octroyé à un Etat du pavillon d'exempter des navires des dispositions SOLAS ne peut amener cet Etat à considérer que l'exemption soit la règle et que la règle générale devienne l'exemption, la Commission est d'avis que les obligations des Etats du pavillon d'appliquer la règle II/27, et en particulier la possibilité d'exempter certains navires, ne peuvent être exercées sans un consensus avec les Etats du port concernés.

Afin d'appliquer un système harmonisé, cohérent et réalisable de renseignements et d'enregistrement offrant, en cas d'accident, les meilleures garanties aux passagers et aux membres de l'équipage, la proposition de la Commission s'adresse dès lors aux États membres en leur qualité d'États du pavillon et d'États du port. Ces dernières responsabilités seront exercées par le biais d'obligations appropriées de l'État du port, imposées à tous les navires, quel que soit leur pavillon, à leur départ d'un port de la Communauté. En outre, la présente directive aidera tous les États du pavillon à s'acquitter, de manière cohérente, de leurs obligations SOLAS dans le cadre du système de renseignements et d'enregistrement défini par la présente directive.

Les dispositions de la présente directive relatives aux navires battant pavillon de pays tiers qui quittent des ports communautaires n'imposent pas d'exigences plus sévères en matière d'enregistrement que celles faisant l'objet des règles SOLAS de portée générale. Or, en ce qui concerne les exemptions, la directive impose des exigences plus strictes que les règles SOLAS.

Il s'ensuit que les États du port ne peuvent octroyer des exemptions aux navires partant de leurs ports qu'en accord avec les dispositions de la directive. Dès lors, les navires battant le pavillon d'un État tiers, partant d'un port communautaire, ne peuvent également pas être exemptés de l'obligation d'enregistrer les passagers, si les conditions établies par la directive pour octroyer des exemptions ne sont pas remplies. Donc, dans certains cas, des navires battant le pavillon d'un État tiers, exemptés par leur État du pavillon selon les règles SOLAS, pourraient ne pas être exemptés par l'État du port selon la directive.

La Commission souligne que selon les règles générales du droit international, il pourrait s'avérer justifiable pour l'État du port d'imposer certaines obligations aux navires battant pavillon d'un autre État, chaque fois que de telles obligations ressortissent à l'État du port. C'est le cas pour des opérations de recherche et de sauvetage.

Toutefois, il n'est pas concevable qu'un État du pavillon, dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage, conteste une application harmonisée par

l'État du port des exemptions au principe général d'enregistrement de renseignements au sujet des passagers, en vue d'appliquer d'une façon cohérente à tous les navires à passagers, quel que soit leur pavillon, un principe général de SOLAS.

En outre, étant donné que les dispositions de la directive sont applicables à tous les navires battant le pavillon d'un État membre, il n'est pas considéré comme impraticable d'imposer l'enregistrement des renseignements au sujet des passagers pour tous les navires qui effectuent des voyages à plus de 20 milles du point de départ en limitant la possibilité d'exemption aux seuls navires opérant exclusivement dans des eaux abritées. Il n'est également pas concevable qu'un État du pavillon tiers conteste le caractère abrité d'un voyage dans les eaux territoriales d'un autre État.

Afin d'assurer que les pays tiers appliquent correctement leurs obligations SOLAS pour les navires à passagers au départ d'un port situé en dehors de la Communauté et à destination d'un port CE, sans compromettre les responsabilités en matière de recherche et de sauvetage des États du port de la CE, la Communauté se doit d'imposer aux États membres une obligation de s'assurer qu'une compagnie qui exploite des navires à passagers arrivant dans leurs ports en provenance de ports situés à l'extérieur de la Communauté, garantisse qu'elle fournira, lorsque c'est nécessaire aux fins de recherche et de sauvetage, les renseignements appropriés au sujet des passagers, comme défini dans la directive, aux autorités responsables des opérations de recherche et de sauvetage. S'il s'avère à l'occasion d'exercices de recherche et de sauvetage ou à l'arrivée du navire dans un port de la Communauté que la compagnie ne s'est pas conformée aux dispositions sur l'enregistrement, les États membres appliqueront des sanctions efficaces et dissuasives.

Pour ce qui est des exemptions octroyées par les États du pavillon dont leurs navires à passagers naviguent vers un port de la CE il faudrait tenir dûment compte de la circulaire MSC 606 relative à l'"assentiment donné par l'État du port aux exemptions accordées en vertu de la convention SOLAS" publiée par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI. Elle recommande que, avant d'exploiter un de leurs navires en provenance d'un port d'un État autre que celui de l'administration du pavillon, les États du pavillon collaborent avec l'État du port en vue d'aplanir les désaccords éventuels sur la pertinence d'une telle exemption.

Afin d'éviter des malentendus au sujet de la corrélation des obligations des États de pavillon au titre de la Convention SOLAS avec celles des États du port pour les navires à passagers qui effectuent un voyage international, la Commission a jugé qu'il convenait de traiter cette question dans un article distinct.

- 3.b) Vu les contraintes juridiques et les implications pratiques, en particulier pour des voyages effectués intégralement en dehors des eaux territoriales communautaires, la Commission juge inopportun d'inclure de tels voyages dans le champ d'application de cette Directive. Toutefois, lorsqu'ils s'acquittent, en tant qu'État du pavillon, de leurs obligations découlant de la règle SOLAS III/27, les États membres doivent établir les contacts adéquats avec les autorités à terre responsables de la recherche et du sauvetage.

OBJECTIF DE LA LÉGISLATION

4. La législation entend fournir des renseignements en vue, d'une part, de garantir que le nombre certifié de personnes embarquées à bord d'un navire à passagers n'excède pas le nombre pour lequel le navire et ses équipements de sécurité ont été certifiés et, d'autre part, de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

JUSTIFICATION D'UNE DIRECTIVE DU CONSEIL

- 5.a) *Quels sont les objectifs de la proposition d'action projetée qui s'inscrivent dans les obligations de la Communauté et quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien d'États membres concerne-t-il et quelle solution a été élaborée à ce jour)?*

Dans ce domaine, les obligations de la Communauté sont de renforcer la sécurité du transport maritime (comme le prévoit l'article 84 alinéa 2 du traité en liaison avec l'article 75 premier alinéa lettre (c)). L'objectif de l'action proposée est d'instaurer un régime harmonisé en vue de garantir que tous les navires à passagers, battant le pavillon d'un Etat membre, en provenance et à destination de ports de la Communauté ne transportent pas un nombre de passagers supérieur au maximum autorisé par les certificats de sécurité correspondants. En outre, un cadre informationnel approprié sera mis en place pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en cas d'accident d'un navire à passagers.

Des millions de citoyens européens et de nombreuses autres personnes voyageant en Europe empruntent des navires à passagers au départ de centaines de ports de la Communauté. La quasi-totalité des États membres est concernée en tant qu'État du pavillon et État du port. La directive préviendra les mises en oeuvre divergentes, dans les États membres, de la disposition internationale relative à l'enregistrement des passagers et garantira l'application de règles similaires aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux lorsque l'harmonisation des règles internationales fait actuellement défaut. Il s'impose dès lors d'introduire des exigences de sécurité communes, non seulement pour atteindre un niveau commun de sécurité, mais aussi pour garantir, le cas échéant, l'accès des autorités chargées de la recherche et du sauvetage à des renseignements appropriés sur les passagers. De plus, les règles harmonisées garantiront indirectement une concurrence équitable entre des compagnies opérant sur des routes maritimes similaires.

- 6.b) *L'action projetée relève-t-elle de la seule responsabilité de la Communauté ou d'une responsabilité partagée avec les États membres?*

L'action projetée n'est pas liée à une compétence exclusive de la Communauté.

7.c) ***Quelle est la solution la plus efficace si l'on tient compte des ressources de la Communauté et des États membres?***

Vu l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, la solution la plus efficace consiste à mettre en place, au niveau communautaire, des exigences de sécurité communes et des systèmes d'information sur les passagers.

8.d) ***Quelle est la valeur ajoutée réelle de l'action projetée par la Communauté et quel serait le coût de l'inaction?***

La Communauté a un intérêt primordial, d'une part, à élaborer et maintenir des normes de sécurité harmonisées pour les navires à passagers et, d'autre part, à garantir un sauvetage des passagers et des membres d'équipage dans les meilleures conditions en cas d'accident.

Des règles appropriées ont été décidées au niveau international. Toutefois, elles prévoient de vastes possibilités de dérogation et ne s'appliquent pas aux navires à passagers opérant sur des lignes nationales.

Les coûts de l'inaction ne garantiraient pas une protection suffisante des passagers et de l'équipage et signifieraient, d'une part, la persistance d'un système trop complexe et incertain pour les opérateurs de la Communauté et, d'autre part, des distorsions de concurrence.

9.e) ***De quelles formes d'actions dispose la Communauté (recommandations, assistance financière, règlements, reconnaissance mutuelle)?***

Des négociations internationales ont déjà débouché sur l'instauration de règles trop imprécises ou laissant une trop grande marge de manoeuvre pour les dérogations en matière d'enregistrement des passagers. De plus, ces règles ne s'appliquent pas aux voyages nationaux et se révèlent dès lors incomplètes. Pour garantir une protection homogène et efficace des passagers, il s'impose donc d'introduire des mesures contraignantes sous forme de directive ou de règlement. La transposition d'un vaste système communautaire dans un cadre législatif coercitif évitera les divergences nationales.

10.f) ***Une législation uniforme est-elle nécessaire ou une directive fixant les objectifs généraux et laissant l'exécution aux États membres est-elle suffisante?***

Conformément au principe de la proportionnalité, une directive suffira, car elle instaurera des exigences communes à l'échelon communautaire en vue d'harmoniser le niveau de sécurité des navires à passagers effectuant des voyages à destination ou en provenance de ports de la Communauté. Les voyages internationaux débutant à l'extérieur de la Communauté sont soumis aux règles SOLAS correspondantes et aucune exemption autre que celles prévues dans la directive ne doit être accordée.

La mise en oeuvre des procédures pratiques et techniques de la directive est laissée à l'appréciation de chaque État membre. En agissant de la sorte, la présente directive laisse à chaque État membre la responsabilité de décider des outils d'application les mieux adaptés à son système interne.

CONTENU DE LA DIRECTIVE DU CONSEIL

11. En général, le nombre total de personnes embarquées à bord d'un navire à passagers opérant au départ d'un port de la Communauté doit être compté avant le départ et communiqué au capitaine, à une personne désignée à terre et, s'il y a lieu, à l'autorité compétente. Cette disposition s'applique à tous les navires à passagers, quel que soit le type de voyage.

S'agissant de la collecte de renseignements supplémentaires sur les passagers à des fins de recherche et de sauvetage, ces exigences sont imposées à tous les navires à passagers qui opèrent en provenance et à destination d'un port communautaire et entreprennent des voyages d'au moins 20 milles nautiques entre deux ports. Les États membres peuvent décider d'abaisser la limite de 20 milles nautiques s'ils jugent l'enregistrement des renseignements essentiel. Les dispositions pertinentes de la directive s'appliquent également à ces voyages. En outre, la proposition reconnaît la nécessité de prévoir des dérogations pour de très courts voyages (car-ferreries qui traversent un détroit ou une baie ou transbordeurs à passagers qui effectuent exclusivement des navettes ou des services réguliers similaires).

Le choix d'un seuil de 20 milles résulte de l'effet cumulatif de plusieurs exigences proposées pour tenir pleinement compte d'un train de principes généraux et de conditions spécifiques présentés par la Commission et les États membres. Citons notamment la nécessité de garantir que tous les passagers et membres d'équipage voyageant à bord de navires à destination ou en provenance de ports de la Communauté tirent parti d'exigences de sécurité maximales et des meilleures possibilités de recherche et de sauvetage en cas d'accident, l'application des mêmes règles pour les navires opérant sur des lignes internationales ou nationales et l'absence de distorsion de concurrence entre les ports communautaires. Les dispositions doivent s'appliquer à tous les navires à passagers, quel que soit leur pavillon ou type de voyage, naviguant en provenance ou à destination d'un port de la Communauté, même si la longueur des voyages varie, lorsqu'ils opèrent dans des zones bien circonscrites caractérisées par un trafic intense ainsi que par des conditions météorologiques et des états de la mer souvent défavorables. C'est notamment le cas pour la zone définie dans l'accord régional relatif aux exigences de stabilité en Europe du nord-ouest et en mer Baltique (accord de Stockholm).

La Commission est d'avis que chaque État membre doit être mis en mesure d'examiner des conditions particulières et spécifiques. Cela implique une faculté restreinte de dérogation dans les limites des accords internationaux. En outre, il faudrait tenir dûment compte des conséquences de l'entrée en vigueur de nouvelles mesures internationales et communautaires visant à garantir la sécurité des navires à passagers en tant que moyen de transport. L'octroi de dérogations ne doit toutefois pas se muer en fardeau administratif inacceptable pour les États membres et la Commission et, en conséquence, une procédure de comité n'est entamée qu'en cas d'objection a posteriori à une mesure prise par un État membre.

12. La Commission est d'avis que la collecte des renseignements doit être influencée de manière à ne pas entraver considérablement l'exploitation des navires à passagers dans les ports.

Les techniques de comptage des passagers ou d'enregistrement des noms peuvent être laissées à l'appréciation des États membres. Leurs règlements nationaux doivent prévoir des procédures claires et détaillées de gestion de l'enregistrement. Les critères fonctionnels fixés par la législation communautaire représentent un minimum à respecter. Lors de l'élaboration de règlements nationaux conformes aux critères fonctionnels, il ne faut pas oublier que, à l'heure actuelle, pratiquement aucune contrainte technique n'est imposée aux systèmes d'enregistrement des passagers.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

Article premier

Cet article définit l'objectif de la directive: renforcer la sécurité en mer en améliorant, à des fins de recherche et de sauvetage, les renseignements concernant les passagers et leur identification en cas d'accident.

Article 2

Cet article contient les définitions des mots clés de la directive. Celle-ci s'efforce de les aligner sur les définitions des instruments juridiques internationaux tels que la convention SOLAS et la législation communautaire en vigueur dans le domaine de la sécurité maritime.

Article 3

Afin de déterminer le champ d'application de la directive, les navires à passagers décrits à l'article précédent sont définis plus en détail. Cet article explique quels navires et services sont visés par les dispositions de la directive. Les navires susceptibles de bénéficier d'une immunité absolue en vertu du droit international et les yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial sont exclus du champ d'action de la directive. En outre sont exclus les navires battant le pavillon d'un État membre effectuant des services de transport intégralement en dehors de la Communauté.

Article 4

Comme le souligne le paragraphe 3 alinéa a) de l'introduction générale, cet article élucide la coexistence de cette directive avec les dispositions de la convention SOLAS en la matière.

Article 5

Cet article réaffirme des bonnes pratiques de navigation générales et impose de compter le nombre de passagers embarqués à bord d'un navire et de le communiquer au capitaine avant le départ. Cette disposition permet de veiller à ce qu'un navire à passagers ne parte pas avec un nombre de passagers supérieur au maximum légal autorisé.

Tout en garantissant que le nombre de passagers embarqués à bord d'un navire à passagers est communiqué aux autorités à terre et mis à leur disposition, le second alinéa autorise les États à mettre en oeuvre d'autres moyens de communication à cette fin.

Article 6

Cet article impose d'enregistrer des renseignements supplémentaires sur les passagers embarqués à bord de navires à passagers effectuant des voyages de plus de 20 milles entre deux ports. En cas d'accident, ces renseignements sont capitaux non seulement pour faciliter la tâche des services de recherche et de sauvetage, mais aussi pour tenir les familles et autres personnes concernées au courant de la situation.

La résolution du Conseil du 22 décembre 1994 suggère d'utiliser la durée comme paramètre déterminant dans le choix d'une limite qui impose d'enregistrer les noms. Toutefois, la Commission a décidé de s'écarter de cette recommandation en raison de la récente multiplication sensible des navires à passagers à grande vitesse capables d'accomplir de longs trajets en un laps de temps très court.

La possibilité d'abaisser la limite des 20 milles en vertu des dispositions de l'article 9 permet aux États membres d'appliquer pleinement le paragraphe 3 de la règle SOLAS III/24-2 à tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux.

Article 7

Cet article stipule que le capitaine doit toujours connaître le nombre de passagers à bord et qu'il doit veiller à ce que ce nombre n'excède pas le nombre pour lequel le navire est certifié. Cette dernière exigence est contraignante en vue de garantir les bonnes pratiques de navigation existantes.

Article 8

Cet article énonce les obligations à respecter par les compagnies qui transportent des passagers au départ d'un port communautaire. Le premier alinéa impose aux compagnies assurant le transport de passagers de nommer une personne chargée de consigner et de transmettre les renseignements requis par les autorités. Il concerne également les exigences minimales posées aux systèmes d'enregistrement des passagers. Comme les compagnies sont autorisées à choisir les modalités d'application des dispositions de la directive, elles peuvent recourir aux possibilités offertes par les technologies EDI et informatiques modernes. En stipulant que les renseignements concernant les passagers ne seront pas conservés plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, elle n'influence pas indûment les diverses législations des États membres qui contiennent des dispositions plutôt strictes en matière de protection de la vie privée.

Article 9

Cet article énumère les possibilités de dérogation aux dispositions de la directive, exauçant ainsi le vœu de plusieurs États membres qui souhaitent également pouvoir appliquer les dispositions de la directive aux navires effectuant des voyages de moins de 20 milles entre deux ports. Il faut néanmoins souligner que, lorsqu'un État membre décide d'abaisser le seuil de 20 milles, les dispositions de la directive doivent malgré tout être respectées. De plus, l'article tient compte des problèmes spécifiques éventuellement rencontrés par les États membres en matière de voyages spécialisés tels que des services de navette réguliers ou des car-ferries traversant une baie ou un détroit. Cet article autorise également les États membres à exempter des dispositions de la présente directive relatives à l'enregistrement des navires à passagers opérant dans des eaux abritées dans la mesure où les conditions et la zone géographique d'exploitation de ces navires peuvent garantir des dispositifs de recherche et de sauvetage suffisants et appropriés. La possibilité qu'un État de pavillon ne soit pas d'accord avec une exemption accordée par un État membre agissant en tant qu'État du port est également couverte.

Article 10

Le principal objectif de la présente directive est de renforcer la sécurité sur tout le territoire communautaire. Il peut uniquement être atteint en uniformisant l'application des dispositions de la présente directive. Les États membres sont invités à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de s'assurer que les systèmes d'enregistrement mis en place par les compagnies concernées satisfont aux critères fonctionnels fixés dans la présente directive. Elle réaffirme cet objectif et prie les États membres de vérifier que ces normes sont effectivement respectées.

Article 11

Cet article fixe les critères fonctionnels à respecter par les systèmes d'enregistrement des passagers installés par les compagnies. Le principal critère concerne le traitement aisé et rapide des données. En cas de panne des systèmes d'enregistrement, un alinéa spécifique impose aux compagnies de mettre en place un système d'enregistrement de secours satisfaisant aux mêmes critères. De plus, l'alinéa 2 insiste sur le fait que, sur des routes similaires, les États membres éviteront de multiplier les systèmes d'enregistrement.

Article 12

Cet article autorise la Commission à modifier, en accord avec la procédure définie à l'article 13, d'une part, la directive en vue de garantir l'application, aux fins de la présente directive, d'amendements ultérieurs à la convention SOLAS entrés en vigueur après l'adoption de la présente directive et, d'autre part, les critères fonctionnels énoncés à l'article 11 premier alinéa afin de tenir compte des futures évolutions des règles de sécurité au niveau international. Sans préjudice des procédures amendant les conventions internationales, l'application, aux fins de la présente directive, d'amendements ultérieurs à celles-ci et entrés en vigueur fera l'objet d'une décision conforme à la procédure décrite à l'article 13.

Article 13

Cet article intègre le comité institué en vertu de l'article 12 de la directive n° 93/75/CEE du Conseil² et expose également la procédure consultative à respecter lorsque la directive fait référence aux procédures de comité.

Article 14

Cet article fixe les dates d'entrée en vigueur de l'intégralité des dispositions de la directive et propose un an après les dates édictées dans le même but par la convention SOLAS.

² Directive n° 93/75/CEE, du Conseil, du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

Article 15

Sans commentaire.

Article 16

Sans commentaire.

PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL SUR L'ENREGISTREMENT DES PERSONNES VOYAGEANT À BORD DE NAVIRES À PASSAGERS

Le Conseil de l'Union européenne,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 alinéa 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social²,

agissant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité³, et en co-opération avec le Parlement européen⁴,

considérant qu'une action communautaire dans le secteur du transport maritime devrait viser à améliorer la sécurité des transports; que la Communauté est intéressée au premier chef par l'harmonisation des normes de sécurité applicables aux navires à passagers; que la présente directive fait partie d'un train de mesures visant à renforcer la sécurité en mer;

considérant que la Communauté est gravement préoccupée par les récents accidents maritimes dans lesquels des navires à passagers ont été impliqués et qui se sont soldés par de lourdes pertes en vies humaines, notamment l'accident de l'"Estonia"; que les citoyens européens et les nombreux autres usagers de navires à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté sont en droit d'attendre et de compter sur un niveau adéquat de sécurité et sur un système approprié d'information facilitant les opérations de recherche et de sauvetage; qu'il s'avère nécessaire d'entreprendre toutes les actions adéquates pour répondre à ces attentes et éviter que les navires à passagers impliqués dans des accidents maritimes survenant dans des eaux qui relèvent de la compétence des États membres en vertu de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes puissent constituer une source inutile d'inquiétude pour les familles et les autres personnes concernées;

considérant que la sécurité des navires relève principalement de la responsabilité des États du pavillon; que les États membres peuvent garantir la conformité des navires à passagers battant leur pavillon et des compagnies qui les exploitent en édictant des règles appropriées de gestion de la sécurité; que le seul moyen de veiller à la sécurité de tous les navires à passagers, quel que soit leur pavillon, effectuant ou désireux d'effectuer des voyages à destination ou au départ de ports des États membres consiste pour ces derniers à exiger un réel respect des règles de sécurité comme formant une condition d'exploitation au départ de leurs ports;

1
2
3
4

considérant qu'aux fins de la recherche et du sauvetage la possibilité de réglementer les exemptions pour les navires à passagers à destination ou en provenance de ports européens ne peut être laissée au seul État de pavillon; que seul l'Etat du port est en mesure de déterminer les exigences les plus appropriées en matière de recherche et de sauvetage,

considérant que ni les États membres ni les pays tiers n'ont de motifs, autres que ceux stipulés dans la présente directive, de déroger aux dispositions SOLAS correspondantes en matière de "renseignements concernant les passagers" pour des voyages à destination ou en provenance de ports de la Communauté;

considérant qu'il s'avère nécessaire de garantir que le nombre de passagers embarqués à bord d'un navire à passagers n'excède pas le nombre pour lequel le navire et ses équipements de sécurité ont été certifiés; que les renseignements concernant les passagers doivent être récoltés en vue de faciliter l'identification des personnes après un accident;

considérant que la présente directive rappelle les mesures disponibles dans les États membres en vertu du droit international; que les conventions internationales applicables laissent d'importants points d'interprétation à la discrétion des différents États membres; qu'il n'existe pour l'heure au niveau international aucune norme contraignante d'enregistrement des passagers que tous les navires à passagers, y compris ceux qui effectuent des voyages nationaux, sont tenus de respecter;

considérant que l'enregistrement obligatoire des passagers pour tous les navires à passagers, quel que soit leur pavillon, tient également compte de la règle 27 de la convention SOLAS qui comporte des prescriptions similaires; que la présente directive n'affecte en rien le droit des États membres d'imposer certaines exigences plus sévères aux navires à passagers concernés;

considérant que, en vue d'éviter les distorsions de concurrence, une approche uniforme doit être adoptée dans les zones de trafic intense présentant des distances variables entre les ports; que le seuil de 20 milles résulte de la prise en considération de principes généraux et de préoccupations spécifiques approuvés par tous les États membres; que les navires à passagers opérant exclusivement dans des eaux abritées et les navires à passagers effectuant de très courts voyages réguliers dans des eaux abritées présentent moins de risques et doivent dès lors bénéficier d'une possibilité de dérogation;

considérant que, notamment dans la perspective de l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, l'action au niveau communautaire constitue le seul moyen possible d'instaurer un niveau de sécurité commun minimum pour les navires dans la Communauté; que l'inaction de la Communauté engendrerait non seulement une protection insuffisante des passagers, mais aussi la persistance de systèmes trop complexes et incertains dans la Communauté, et ce, au détriment et aux dépens de l'industrie;

considérant qu'un niveau commun minimum des exigences de sécurité doit être atteint par des mesures communautaires contraignantes; qu'une directive du Conseil respectant le principe de la proportionnalité, laissant à chaque État membre le droit de décider des moyens d'application les mieux adaptés à son système interne, suffit cependant en l'espèce;

considérant que la collecte et le traitement des données relatives à des personnes enregistrées nominativement sont indispensables à l'identification des passagers en cas d'accident; que la collecte et le traitement de ces données doivent être conformes aux principes de la protection des données définis dans la directive n° 95/46/CE; que les personnes doivent notamment être pleinement informées, au moment de la collecte, de la finalité des données et que ces dernières ne doivent être conservées que pendant un laps de temps très court et effacées dès l'arrivée sûre du navire en question à destination;

considérant qu'un comité composé de représentants des États membres doit assister la Commission dans la mise en oeuvre efficace de la directive; que le comité institué conformément à l'article 12 de la directive n° 93/75/CEE du Conseil peut remplir cette fonction;

considérant que, par l'entremise de ce comité, certaines dispositions de la directive peuvent être adaptées pour tenir compte des futurs amendements à la convention SOLAS et élaborer des dispositions supplémentaires en vue d'instaurer un régime harmonisé d'exemptions et de mettre en oeuvre les résolutions de l'OMI;

a arrêté la présente directive:

Article premier

La présente directive a pour objet, d'une part, de renforcer la sécurité et les possibilités de sauvetage des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et, d'autre part, de garantir une gestion plus efficace des conséquences d'un accident éventuel.

Article 2

Aux fins de la présente directive, il faut entendre par:

- "**personnes**": toutes les personnes présentes à bord, passagers ou membres d'équipage, quel que soit leur âge;
- "**navire à passagers**": un navire de mer à passagers et un engin à passagers à grande vitesse qui transportent plus de douze passagers;
- "**engin à passagers à grande vitesse**": un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date d'adoption de la présente directive;
- "**compagnie**": le propriétaire d'un navire à passagers, ou tout autre organisme ou toute autre personne telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire à passagers;
- "**personne désignée**": le responsable désigné par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM ou toute autre personne désignée par la compagnie en qualité de responsable de la conservation des renseignements concernant les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie;
- "**autorité désignée**": l'autorité compétente de l'État membre responsable des opérations de recherche et de sauvetage et mentionnée à l'article 8;
- "**code ISM**": le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'OMI dans la résolution A.741(18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993;
- "**un mille**": l'unité de longueur égale à 1 852 m;
- "**eaux abritées**": les zones où la probabilité annuelle de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 1,5 m est inférieure à 10 % et où un navire à passagers n'est jamais à plus de six milles d'un refuge où des personnes naufragées peuvent gagner la terre;

Article 3

1. La présente directive s'applique aux navires à passagers, à l'exception:
 - des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes et
 - des yachts de plaisance à moins qu'ils ne soient actuellement ou ultérieurement armés et transportent plus de douze passagers à des fins commerciales.
2. Sont exclus du champ d'application les navires à passagers battant le pavillon d'un État membre qui effectuent des voyages intégralement en dehors de la Communauté.

Article 4

1. Lorsque, conformément à des dispositions SOLAS applicables, des États membres accordent, à des navires battant leur propre pavillon qui arrivent dans des ports communautaires en provenance de ports non communautaires, des exemptions en matière de renseignements concernant les passagers, ils sont tenus de respecter les conditions fixées en matière de dérogation dans les dispositions de la présente directive.
2. Chaque Etat membre exigera, pour les navires à passagers battant leur propre pavillon qui partent d'un port situé en dehors de la Communauté à destination d'un port de la Communauté, que la compagnie assure la fourniture des informations visées aux articles 5, paragraphe 1, et 6.
3. Chaque Etat membre exigera, pour les navires à passagers battant le pavillon d'un Etat tiers qui partent d'un port en dehors de la Communauté à destination d'un port de la Communauté, que la compagnie assure la fourniture des informations visée aux articles 5, paragraphe 1, et 6 soit recueillie et rendue accessible en cas de nécessité aux autorités responsables de la recherche et du sauvetage.

Article 5

1. Toutes les personnes présentes à bord de navires à passagers qui partent d'un port situé dans un État membre doivent être comptées avant le départ du navire à passagers.
2. Le nombre de personnes doit être communiqué, avant le départ, au capitaine du navire à passagers ainsi qu'à la personne désignée de la compagnie ou à tout autre système de la compagnie installé à terre dans le même but.

Article 6

Les renseignements suivants doivent être consignés pour tous les navires à passagers qui partent d'un port situé dans un État membre et effectuent des voyages à plus de 20 milles du point de départ:

- les noms de famille des personnes présentes à bord,
- le prénom ou l'initiale,
- le sexe,
- une indication de la catégorie d'âge (adulte, enfant, nourrisson) de la personne,
- à la demande du passager, des renseignements sur la nécessité de soins ou d'une assistance particuliers dans des situations d'urgence.

Ces renseignements sont communiqués à la personne désignée de la compagnie au plus tard 30 minutes après le départ du navire à passagers.

Article 7

Le capitaine s'assure que le nombre de personnes embarquées à bord d'un navire à passagers qui quitte un port situé dans un État membre n'excède pas le nombre pour lequel le navire à passagers a été certifié.

Article 8

Toutes les compagnies responsables de l'exploitation d'un navire à passagers tel que décrit à l'article 3 doivent:

- instaurer un système d'enregistrement des renseignements requis conformément aux dispositions des articles 5 et 6. Le système doit être conforme aux critères fixés à l'article 11;
- nommer une personne désignée responsable de la conservation et de la transmission des renseignements requis par la présente directive.

La compagnie doit s'assurer que les renseignements requis par la présente directive sont transmis immédiatement à l'autorité désignée ou peuvent être mis à sa disposition à tout moment. Les renseignements ne doivent pas être conservés plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive et, en général, doivent être effacés dès l'accomplissement sûr du voyage du navire en question.

La compagnie doit s'assurer que les renseignements détaillés sur les personnes ayant indiqué la nécessité de soins ou d'une assistance particuliers dans des situations d'urgence sont correctement consignés et transmis au capitaine avant le départ du navire à passagers.

Article 9

1. Un État membre dont un port est quitté par un navire à passagers peut abaisser le seuil de 20 milles stipulé à l'article 6.
2. Un État membre dont un port est quitté par un navire peut exempter de l'obligation de communiquer les renseignements à la personne désignée de la compagnie stipulée à l'article 5 des navires à passagers qui opèrent en service régulier dans des eaux abritées et dont les escales sont séparées de moins de 30 minutes.

Un État membre dont un port est quitté par un navire peut exempter des obligations de l'article 6 des navires à passagers opérant exclusivement dans des eaux abritées à condition que des dispositifs de recherche et de sauvetage adéquats et suffisants soient présents dans la zone d'exploitation de ces navires.

Un Etat membre ne peut exempter, en vertu des dispositions de la présente directive, des navires à passagers, battant le pavillon d'un Etat tiers, partie contractante à SOLAS, qui en vertu des dispositions SOLAS en la matière ne serait pas d'accord avec l'application de telles exemptions.

3. La procédure suivante s'applique à tous les cas exposés à l'alinéa 2:
 - a) l'État membre doit informer sans retard la Commission de la décision d'exemption et la motiver de manière détaillée;
 - b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission estime que l'exemption ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, elle peut, agissant conformément à la procédure fixée à l'article 13 alinéa 2, exiger de l'État membre qu'il modifie ou retire l'exemption.

Article 10

Les systèmes d'enregistrement mis en place en vertu de l'article 8 doivent être installés à la satisfaction des États membres et recevoir leur approbation.

Les États membres doivent contrôler, de manière aléatoire, le bon fonctionnement des systèmes d'enregistrement mis en place sur leur territoire en vertu de la présente directive.

Les États membres doivent désigner l'autorité à laquelle les renseignements requis par la présente directive doivent être transmis par les compagnies visées à l'article 8.

Article 11

1. Les systèmes d'enregistrement doivent satisfaire aux critères fonctionnels suivants:
 - i) lisibilité: les données requises doivent être consignées dans un format facile à lire;
 - ii) accessibilité: les données requises doivent être aisément accessibles aux autorités pour lesquelles les renseignements enregistrés dans le système sont pertinents;
 - iii) disponibilité: les données requises doivent être collectées avant le départ;
 - iv) convivialité: le système doit être conçu pour éviter tout retard excessif lors de l'embarquement et/ou du débarquement des passagers;
 - v) sécurité: les données doivent faire l'objet d'une protection appropriée contre les destructions ou pertes accidentelles ou illégales ainsi que contre tout accès, modification ou divulgation non autorisé;
 - vi) moyens de remplacement: en cas de panne du système, un moyen de remplacement ou un système d'enregistrement équivalent doit être disponible.

2. Il convient d'éviter la multiplication des systèmes sur des routes identiques ou similaires.

Article 12

1. Conformément à la procédure définie à l'article 13 alinéa 2, les mesures suivantes peuvent être prises:
 - a) dispositions visant à:
 - i) instaurer un régime harmonisé d'exemptions accordées en vertu des dispositions de l'article 9 alinéa 2;
 - ii) mettre en oeuvre les résolutions et circulaires de l'OMI relatives aux systèmes d'enregistrement;
 - b) modification des critères fonctionnels définis à l'article 11 premier alinéa;

- c) sans préjudice des procédures d'amendement à la convention SOLAS, modification de la directive en vue de garantir l'application, aux fins de la présente directive, d'amendements ultérieurs à la convention SOLAS entrés en vigueur après l'adoption de la présente directive relative aux systèmes d'enregistrement.

Article 13

1. La Commission est assistée par le comité institué conformément à l'article 12 premier alinéa de la directive n° 93/75/CEE⁵.
2. En cas de référence au présent alinéa, la procédure suivante est appliquée:
 - a) le représentant de la Commission soumet au comité dont question au premier alinéa un projet des mesures à prendre;
 - b) le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer, si nécessaire par vote, en fonction de l'urgence de la question en cause;
 - c) l'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal;
 - d) la Commission tient le plus grand compte de l'avis du comité et l'informe de la manière dont elle en a tenu compte.

Article 14

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1^{er} juillet 1998 au plus tard et en informent sur-le-champ la Commission. L'article 6 entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999 au plus tard.
2. 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.
3. Les États membres doivent fixer le système de sanctions en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prendre toutes les mesures nécessaires en vue de garantir l'application des sanctions. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

⁵ Directive n° 93/75/CEE, du Conseil, du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

4. Les États membres notifient sur-le-champ à la Commission le texte de toutes les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

Article 15

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour qui suit sa publication.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Projet de
DECISION DU COMITÉ MIXTE DE L'EEE

N° (..) ../9.
du (..) (.....) 199.

portant modification de l'annexe XIII (chapitre V) de l'Accord sur l'espace économique européen par l'ajout de la directive (.././CE) du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers.

LE COMITÉ MIXTE DE L'EEE,

vu l'Accord sur l'espace économique européen, adapté par le protocole portant adaptation de cet accord, ci-après dénommé "l'accord", et notamment son article 98,

considérant que la directive (.././CE) du Conseil de l'Union européenne du (..... 19..), dont une copie est annexée à la présente décision, doit être intégrée à l'accord,

considérant que l'adaptation horizontale du protocole 1 ainsi que les adaptations sectorielles et autres dans l'introduction de l'annexe XIII de l'accord sont applicables,

A ARRÊTÉ CE QUI SUIT:

Article premier

L'annexe XIII, "Transports" de l'accord est modifiée comme indiqué ci-après. Le nouveau texte est reproduit dans l'appendice.

Article 2

Le nouveau point suivant est ajouté au chapitre V après le point XXX :

XXX: directive (.././CE) du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers.

Aux fins du présent accord, la directive est adaptée comme suit:

L'article 13 paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"Les parties contractantes mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le (.....199..).

Article 3

La présente décision entre en vigueur le (.....199..).

Article 4

La présente décision est publiée dans la section EEE et dans le supplément EEE du Journal officiel des Communautés européennes.

Fait à Bruxelles (.....199..).

Par le Comité mixte de l'EEE
Le président

.....

Les secrétaires du Comité
mixte de l'EEE

.....

FICHE FINANCIÈRE

1. INTITULÉ DE L'ACTION

Proposition de directive du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers.

2. LIGNE BUDGÉTAIRE CONCERNÉE: *Partie A (voir point 10)*

3. BASE JURIDIQUE: Mesures visant à améliorer la sécurité des transports maritimes: article 84 paragraphe 2 du traité en relation avec l'article 75 paragraphe 1 point c.

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général

L'introduction de procédures communes et harmonisées concernant l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers

4.2 Période couverte et modalités de reconduction

indéfinie

5. CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 *Dépenses non-obligatoires*

5.2 *Crédits dissociés*

6. TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

7. INCIDENCE FINANCIÈRE

néant

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDE PRÉVUES

Contrôle du respect des procédures d'invitation des experts des États membres.

9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques et quantifiables; population visée

L'établissement d'un régime harmonisé visant à assurer qu'aucun navire à passagers à destination ou en provenance d'un port de la Communauté ne transporte plus de passagers que le nombre autorisé par les certificats de sécurité en la matière. En outre, recueillir des informations sur les passagers à bord afin d'améliorer l'efficacité des services de sauvetage après un accident.

9.2 Suivi et évaluation de l'action

Le suivi et l'évaluation de l'action seront effectués lors de la réunion annuelle du comité pour la sécurité maritime .

10. DÉPENSES ADMINISTRATIVES (SECTION III, PARTIE A DU BUDGET)

Les ressources administratives effectivement engagées dépendront de la décision annuelle de la Commission concernant l'allocation des ressources, compte tenu du nombre de postes et des montants additionnels approuvés par l'autorité budgétaire.

10.1 Incidence sur le nombre de postes

		Effectifs chargés de la gestion de l'action		Ressources		Durée
		Postes permanents	Postes temporaires	Ressources disponibles dans la DG ou le service concerné	Ressources additionnelles	
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	2	-	2	-	
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Autres ressources		XXXXXX	-	-	-	-
Total		2		2		

Pour les ressources supplémentaires, indiquer selon quel rythme leur mise à disposition serait nécessaire.

10.2 Incidence financière globale des ressources humaines additionnelles

	Montants (en écus)	Méthode de calcul
Fonctionnaires	0	
Agents temporaires	0	
Autres ressources (indiquer la ligne budgétaire)	0	
	0	
Total	0	

10.3 Augmentation des autres dépenses administratives résultant de l'action

	Montants (en écus)	Méthode de calcul
A 2510	20 000,-	<i>Le comité pour la sécurité maritime se réunit déjà périodiquement pour discuter d'autres instruments juridiques communautaires touchant à la sécurité maritime; une réunion supplémentaire par an est estimée nécessaire pour débattre des questions particulières liées à la présente proposition. Le remboursement des frais de voyage est estimé à 20 000 écus.</i>
Total	20 000,-	

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES et, en particulier, sur les petites et moyennes entreprises (PME)

Titre de la proposition:

Proposition de directive du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers

Numéro de référence du document: COM ()

La proposition

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs ?

Les obligations de la Communauté dans ce contexte sont l'amélioration de la sécurité des transports maritimes telle que prévue à l'article 84 paragraphe 2 du traité, en relation avec l'article 75 paragraphe 1 point c). L'action proposée a pour objectif d'établir une série harmonisée de règles de sécurité applicables à tous les passagers voyageant dans les eaux pour lesquelles les Etats membres sont responsables au titre de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime.

En vertu du principe de subsidiarité, il incombe à la Communauté d'établir un cadre réglementaire prévoyant un niveau harmonisé de sécurité pour les navires à passagers dans la même zone. Il appartient aux États membres d'adopter dans leur ordre juridique national les dispositions garantissant une application effective de la directive.

L'impact sur les entreprises

2. Qui sera affecté par la proposition ?

- *quels secteurs d'entreprises?*
- *quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?*
- *existe-t-il des zones géographiques particulières de la Communauté où ces entreprises sont implantées?*

Le secteur concerné par la proposition est celui des opérateurs des navires à passagers voyageant à destination ou en provenance d'un port de la Communauté. La grande majorité des navires à passagers voyageant dans les eaux communautaires sont exploités par des petites et moyennes entreprises. Les plus grandes flottes de navires à passagers affectées par les dispositions de la présente directive opèrent en provenance, à destination ou à l'intérieur de la Grèce, de l'Italie, du Danemark, de la Suède, de la Finlande et dans la traversée de la Manche.

3. *Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?*

Les Etats mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour que les opérateurs des navires à passagers se conforment aux critères de sécurité liés au comptage des passagers, dès le premier janvier 1998, et liée à l'enregistrement plus détaillé des passagers, dès le premier janvier 1999. Les opérateurs de navires à passagers doivent être prêts à introduire des systèmes opérationnels pour l'enregistrement avec des capacités suffisantes avant ces dates limites. Il est utile de remarquer que de pareilles dispositions sont déjà en vigueur et appliquées dans quelques Etats membres. Dès lors, il existe déjà suffisamment de techniques disponibles et il n'est pas nécessaire de mettre au point de nouveaux systèmes d'enregistrement.

4. *Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?*

- *sur l'emploi*
- *sur les investissements et la création de nouvelles entreprises*
- *sur la compétitivité des entreprises*

Quoique l'impact sur l'emploi pour les activités à bord des navires à passagers soit perçu comme inexistant ou limité, l'introduction de procédures d'enregistrement de passagers pourrait nécessiter plus de personnel pour appliquer ces procédures à terre, avant le départ des navires. En outre, la proposition aura probablement un impact substantiel et bénéfique sur la position compétitive des entreprises. En établissant un régime de sécurité harmonisé pour tous les navires à passagers, y compris ceux qui battent un pavillon non-communautaire, mais qui naviguent dans les eaux communautaires, une situation équivalente est créée, pour tous les exploitants concernés, ce qui réduit au minimum le risque de distorsion de concurrence dû aux opérateurs qui essaient d'obtenir un avantage concurrentiel en économisant aux dépens des normes de sécurité.

5. *La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?*

La directive ne contient aucune disposition qui pourraient constituer une charge financière insurmontable pour les entreprises concernées.

Consultation

6. *Liste des organisations consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.*

Des représentants européens des armateurs et des syndicats ont été consultés sur la proposition. L'industrie a notamment exprimé sa préoccupation au sujet d'une position concurrentielle moins favorable sur des voyages de moins de 30 milles. La concurrence avec le shuttle a été évoquée.

ISSN 0254-1491

COM(96) 574 final

DOCUMENTS

FR

07 08

N° de catalogue : CB-CO-96-575-FR-C

ISBN 92-78-11492-8

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg