

**Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers»**

(97/C 206/19)

Le 27 janvier 1997, le Conseil de l'Union européenne a décidé, conformément à l'article 84 du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 9 avril 1997 (rapporteur: M. Whitworth).

Lors de sa 345<sup>e</sup> session plénière des 23 et 24 avril 1997 (séance du 23 avril 1997), le Comité a adopté par 119 voix pour, 2 voix contre et 7 abstentions l'avis suivant.

## 1. Introduction et historique

1.1. La proposition de directive fait suite à la Résolution du Conseil du 22 décembre 1994 sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers. Rappelant, entre autres accidents, le naufrage du ferry «Estonia» en septembre de la même année, la Résolution demandait aux États membres et à la Commission d'apporter leur soutien à une gamme d'activités spécifiques au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et invitait la Commission à soumettre des propositions de certaines exigences obligatoires, parmi lesquelles l'enregistrement des passagers sur les ferries utilisant régulièrement les ports de l'UE.

1.2. Depuis cette date, l'OMI a élaboré et adopté certains amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS). La règle III/27 relative aux «Renseignements concernant les passagers», adoptée en juin dernier et applicable à tous les navires de passagers effectuant des voyages internationaux fixe des exigences en matière de comptage des passagers et d'enregistrement de certains renseignements les concernant. Cette règle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998.

1.3. La règle SOLAS autorise certaines dérogations:

- les navires à passagers peuvent être exemptés de ces obligations si la régularité de leurs voyages rend impossible l'enregistrement de ces renseignements;
- les navires qui ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la côte peuvent être exemptés si leur administration du pavillon considère que le caractère abrité de leur voyage rend ces exigences déraisonnables ou inutiles.

## 2. La proposition de la Commission

2.1. La proposition de directive de la Commission repose sur la nouvelle règle SOLAS. La Commission propose qu'elle s'applique à tous les navires à passagers,

quel que soit leur pavillon, au départ d'un port situé dans un État membre, que ce soit pour des voyages intérieurs ou internationaux (Certaines exigences sont également fixées pour des navires originaires de ports extracommunautaires). La Commission souligne que, sans une directive de ce type, la règle SOLAS ne serait contraignante que pour les États du pavillon et que, pour garantir son exécution cohérente par tous les navires à passagers au départ des ports de l'UE, il est nécessaire d'étendre la juridiction, au-delà de ses exigences, aux États du port; elle signale également que ces derniers ont la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage en cas d'accident.

2.2. La proposition de directive exige:

- que toutes les personnes se trouvant à bord soient comptées avant le départ d'un navire et que les capitaines garantissent que leur nombre n'excède pas celui pour lequel le navire a été certifié;
- que les navires entreprenant des voyages d'au moins 20 milles enregistrent les noms, sexe et catégorie de tous les passagers, de même que tout renseignement individuel indiquant des besoins spécifiques, et qu'ils les communiquent 30 minutes avant le départ à une personne désignée dans la compagnie, chargée de les communiquer aux autorités de recherche et de sauvetage en cas de nécessité;
- que les compagnies mettent en place un système d'enregistrement de ce type qui réponde à certains critères fonctionnels;
- que les États membres mettent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1998 des règles conformes aux dispositions concernant l'enregistrement, prenant effet au 1<sup>er</sup> janvier 1999.

2.3. Alors que la proposition de directive n'exige l'enregistrement de renseignements concernant les passagers que pour les voyages de plus de 20 milles, elle ne prévoit pas de dérogation en cas d'impossibilité, et les raisons pour lesquelles des navires voyageant dans une zone limitée peuvent en être exemptés sont beaucoup plus strictement réglementées que dans la règle SOLAS.

### 3. Observations générales

3.1. Le Comité salue dans ses grandes lignes la proposition de directive du Conseil sur ce sujet. Il accepte la nécessité d'une législation communautaire contraignante pour l'État du port ainsi que pour l'État du pavillon. Il apprécie le fait que la proposition de directive repose sur des décisions de l'OMI telles qu'elles sont contenues dans la règle SOLAS, et ce en accord avec la position qu'il a adoptée dans toute une série d'avis précédents sur des questions maritimes. Il accepte le fait que les règles doivent être applicables de la même façon aux navires effectuant des voyages tant intérieurs qu'internationaux, étant donné qu'il n'y a pas lieu de faire deux poids et deux mesures en matière de normes de sécurités dans ces zones.

3.2. En ce qui concerne le contenu de la directive, il est évident que le nombre de passagers présents à bord devrait être compté et que les capitaines devraient être obligés d'assurer qu'il n'excède pas le nombre fixé par le certificat de passagers du navire. Le Comité soutient sans réserve ces dispositions, bien qu'il ne devrait pas être nécessaire d'instaurer une nouvelle règle pour garantir l'application de cette mesure fondamentale de sécurité.

3.3. L'enregistrement de noms et d'autres renseignements concernant les passagers constitue une nouvelle exigence. La Commission affirme à de nombreuses reprises dans son exposé des motifs que l'objectif de cette mesure est de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage. Alors qu'il est essentiel pour cela de connaître le nombre de personnes à bord, et qu'il est utile de savoir à quel groupe (adultes, enfants, bébés), ils appartiennent, le nom précis des passagers n'a d'intérêt qu'à la suite d'un accident, pour permettre à la compagnie de répondre aux questions des parents ainsi que pour aider à identifier les morts et les blessés.

3.4. Il ne fait aucun doute que le fait d'exiger l'enregistrement des noms de tous leurs passagers sera source de difficultés administratives considérables pour les compagnies de ferries qui exploitent des liaisons régulières intensives, sur des itinéraires où un nombre considérable de passagers achète des billets à l'heure d'embarquer pour un départ immédiat. Les pratiques actuelles de réservation consistent à enregistrer le nom des conducteurs mais non celui des passagers, et un bus ou un car peuvent en contenir une cinquantaine. Pour certains services, il sera difficile d'éviter un allongement des délais d'embarquement (ce qui signifie des retards pour les passagers et une efficacité réduite), même en utilisant des moyens électroniques sophistiqués (et coûteux).

3.5. L'opération aurait lieu sur une grande échelle. Les liaisons régulières effectuées en haute saison à partir d'un seul port représentent par jour 65 départs, auxquels s'appliqueraient les dispositions d'enregistrement, pour un total de 63 000 passagers. Le nom de chacun devrait être vérifié et enregistré pour être conservé pendant un peu plus d'une heure, avant que la liste ne perde sa raison d'être, à moins que le navire en question n'ait fait naufrage dans ce laps de temps.

3.6. C'était sans aucun doute pour toutes ces raisons que la règle SOLAS comportait une dérogation en cas d'impossibilité, décrite au point 1.3 supra. Le Comité

suggère que la Commission accorde une plus grande attention à cette possibilité, en ajoutant éventuellement une clause à la proposition de directive, qui permettrait aux États membres d'approuver une autre disposition d'enregistrement lorsqu'ils jugeraient inapplicable dans la pratique l'exigence d'enregistrement individuel des noms sur un itinéraire particulier. Avant tout, une disposition de ce type devrait être approuvée par les deux (ou tous les) États du port concernés, être entièrement compatible avec les critères SOLAS, prendre pleinement en compte les moyens de recherche et de sauvetage et les équipements météorologiques dans la zone concernée, et elle ne devrait causer aucune distorsion de concurrence entre les différents services réguliers.

3.7. Sous réserve uniquement de cette suggestion et des observations particulières qui suivent, le Comité considère que la proposition de directive constitue une réponse appropriée de la part de la Commission à la nouvelle règle SOLAS.

### 4. Observations particulières

#### 4.1. Article 4.3

À l'avant-dernière ligne, «contenues» serait plus approprié que «visées».

#### 4.2. Article 5.1

Les passagers et l'équipage devraient être comptés séparément, étant donné que c'est le nombre des premiers qui ne doit pas excéder le nombre pour lequel le navire a été certifié.

#### 4.3. Article 6

Il conviendrait de faire apparaître clairement, soit dans cet article, soit dans la définition du voyage à l'article 2, que le seuil des 20 milles s'applique au trajet d'un port à l'autre, et non à la distance additionnée lors de voyages entre plusieurs ports.

#### 4.4. Article 8

Comme les exigences de SOLAS sont destinées à rendre l'information disponible en cas de nécessité aux services de recherches et de sauvetage, la première phrase du paragraphe devrait être libellée comme suit:

«La compagnie doit s'assurer que les renseignements requis par la présente directive peuvent à tout moment, subséquemment à la période spécifiée à l'article 6, être mis immédiatement à disposition à la demande de l'autorité désignée.»

Il conviendrait également de préciser qu'il n'y a pas d'obligation de conserver l'information sous forme de document, étant donné qu'elle peut être transmise facilement, par exemple à partir d'un ordinateur.

## 4.5. Article 11.1 (iv)

L'exigence d'élaborer un système sans que cela cause de retard inutile aux passagers soulève le problème de la possibilité traitée au paragraphe 3.4 ci-dessus.

## 4.6. Article 11.2

Cette exigence devrait être supprimée. Il appartient aux compagnies de décider de la meilleure méthode pour s'adapter à chaque circonstance, sous réserve de l'approbation par l'État membre.

Bruxelles, le 23 avril 1997.

*Le Président  
du Comité économique et social*

Tom JENKINS

**Avis du Comité économique et social sur :**

- la «Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative à la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, tenant compte des résultats du programme auto-oil»,
- la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil», et
- la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant les directives 70/156/CEE et 70/220/CEE du Conseil»<sup>(1)</sup>

(97/C 206/20)

Le 13 février 1997, conformément à l'article 100A du Traité instituant la Communauté européenne, la Commission a décidé de consulter le Comité économique et social sur la communication et les propositions susmentionnées.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 4 avril 1997 (rapporteur: M. Gafo Fernández).

Au cours de sa 345<sup>e</sup> session plénière des 23 et 24 avril 1997 (séance du 24 avril 1997), le Comité économique et social a adopté par 61 voix pour, 3 voix contre et 4 abstentions l'avis suivant.

**1. Introduction**

1.1. L'objectif des directives à l'examen est une amélioration significative de la qualité de l'air dans l'Union européenne, en particulier en zone urbaine, pour l'an 2010. À cet effet, ces directives tentent de définir, conjointement, les nouveaux seuils d'émission des véhicules à moteur pour les années 2000 et 2005, ainsi que la qualité des carburants, essence et diesel pour l'an 2000.

1.2. C'est sur cette base que sont établies pour l'an 2000 de nouvelles limites d'émission pour les pots

d'échappement des voitures particulières. Ces limites représentent une réduction moyenne de 35 à 50 % par rapport aux valeurs fixées en 1996 pour les principaux polluants (NO<sub>x</sub>, CO, HC et particules). Parallèlement, la commercialisation de l'essence plombée est formellement interdite à partir de cette date, et des améliorations sont apportées à toute une série de caractéristiques de l'essence sans plomb ainsi que du diesel.

1.3. Les directives à l'examen prévoient que la Commission devra présenter au plus tard le 31 décembre 1998 une nouvelle proposition relative aux nouvelles valeurs d'émission pour l'an 2005 et à la qualité des

<sup>(1)</sup> JO n° C 77 du 11. 3. 1997, p. 1-8.