



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.07.1997  
COM(97) 340 final

96/0281 (SYN)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU CONSEIL

**sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers**

(présentée par la Commission conformément à l'article 189 A,  
paragraphe 2 du traité CE)



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Lors de sa session plénière des 28 et 29 mai 1997, le Parlement européen a approuvé, sous réserve de quelques modifications, la proposition de la Commission de directive du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers<sup>1</sup>. Le Comité économique et social a émis son avis le 23 avril 1997<sup>2</sup>.

Les amendements adoptés par le Parlement européen veulent instaurer une certaine flexibilité dans la directive, souligner les faibles progrès enregistrés dans la sécurité du transport maritime des passagers et imposer l'enregistrement des renseignements personnels relatifs aux passagers qui empruntent tous les tunnels ferroviaires "sous-marins" y compris pour le transport de véhicules par chemin de fer impliquant un trajet supérieur à 20 milles. La Commission est prête à satisfaire la demande d'une flexibilité accrue dans la mesure où celle-ci n'entrave pas l'exécution de l'enregistrement de personnes voyageant à bord de navires qui naviguent dans des régions caractérisées par un trafic dense et par des conditions météorologiques et des mers souvent hostiles. Le Comité économique et social a lui aussi proposé d'instaurer une telle flexibilité. Par ailleurs, il lui est difficile de suivre le Parlement européen lorsque celui-ci fait état de l'absence de résultats en matière de sécurité maritime ou suggère d'élargir le champ d'application de la directive en y incluant les tunnels ferroviaires "sous-marins".

Pour être plus précis, la Commission ne peut accepter:

- les amendements visant à insérer de nouveaux considérants puisqu'elle considère qu'ils sont en contradiction avec les réalisations au niveau tant communautaire qu'international ou qu'ils font référence à des questions qui sortent du champ d'application de la présente directive;
- l'amendement en faveur d'un nouvel article premier bis et dès lors aussi les amendements relatifs à l'article 3 premier alinéa et à la partie introductive de l'article 8 qui tient compte de l'origine maritime de la proposition (convention SOLAS), compte tenu également de l'absence d'examen de la valeur ajoutée que l'application de la présente directive aux tunnels sous-marins pourrait constituer. La Commission prend cependant note de la suggestion du Parlement européen qui vise à imposer un système d'enregistrement des voitures qui empruntent les navettes ferroviaires et est disposée à étudier les mérites d'une telle proposition. Cet examen ne devrait cependant pas avoir lieu dans le cadre de la présente directive;
- l'amendement à l'article 2 qui introduit une définition du "navire de mer à passagers" étant donné que, telle qu'elle est proposée, la formulation d'une telle définition entraînera ipso facto la non-application de la directive aux eaux abritées;
- l'amendement à l'article 6 bis qui oblige le capitaine à communiquer, en général, à la compagnie le nombre de passagers à bord et, de plus, pour les voyages excédant 20

<sup>1</sup> COM(96) 574 final 25.11.1996.

<sup>2</sup> JO n° C \_\_ du \_\_\_\_\_, p. \_\_.

████████████████████

milles, les renseignements personnels relatifs à ces passagers. La Commission considère qu'il est essentiel de garantir qu'aussi bien le nombre de passagers que les informations les concernant soient recueillies avant le départ du navire. Ceci ne doit cependant pas être réalisé en imposant une charge supplémentaire au capitaine. Pour souligner ce principe fondamental, la Commission propose une formulation légèrement remaniée de l'article 6.

Pour rencontrer l'objectif d'une plus grande flexibilité, le Parlement européen a proposé de modifier l'article 6 et, partant, aussi l'article 9 bis. La Commission partage le principe d'une flexibilité accrue, mais préfère, pour y parvenir, prévoir des possibilités d'exemption et de dérogation à accorder par la Commission, avec le concours du comité consultatif, dans des conditions bien définies. En conséquence, elle propose de modifier l'article 9 et de remplacer la définition des "eaux abritées" énoncée à l'article 2 par une définition de la "région maritime protégée" en y ajoutant aussi la définition de "service régulier".

De même, la Commission accepte également d'insérer à l'article 6 une référence à l'âge précis non pas à la place, mais en plus de l'indication obligatoire de la catégorie d'âge de manière à préserver un niveau indispensable de flexibilité. Voilà aussi pourquoi la Commission préfère conserver la possibilité de fournir le prénom ou l'initiale plutôt que le seul prénom comme le Parlement européen le suggère. Dans le même temps, quelques améliorations rédactionnelles ont été apportées.

Enfin, la Commission soutient l'idée qui sous-tend l'amendement à l'article 8 alinéa 2 et propose dès lors une meilleure formulation.

Par conséquent, conformément à l'article 189 A alinéa 2, la Commission modifie sa proposition.

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

--- Texte original ---

--- Texte modifié ---

**Article 2, dernier tiret**

**"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.

ABROGÉ

**Article 2, nouveaux tirets**

- **"région maritime protégée"**: région maritime à l'abri des effets de la haute mer dans laquelle un navire ne se trouve jamais à plus de six milles d'un lieu de refuge où des personnes naufragées peuvent débarquer et à proximité de laquelle la présence de dispositifs de recherche et de sauvetage est garantie;
- **"service régulier"**: une série de traversées maritimes exploitées de manière à assurer le trafic entre deux points identiques ou plus
  - a) soit en fonction d'un horaire public;
  - b) soit grâce à des traversées suffisamment régulières ou fréquentes pour constituer une série systématique identifiable;

## 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.

1. 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,
- les prénoms ou initiales,
- le sexe,
- une indication de la catégorie d'âge (adulte, enfant, nourrisson) de la personne ou l'âge ou l'année de naissance,
  
- à la demande du passager, des renseignements sur la nécessité de soins ou d'une assistance particuliers dans des situations d'urgence.

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

## 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.

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, à tout moment, aisément disponibles afin d'être transmis à l'autorité désignée à des fins de recherche et de sauvetage en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

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.

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.
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 exclusivement dans une région maritime protégée et dont les escales sont séparées de moins d'une heure.

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 État membre peut exempter de l'obligation stipulée à l'article 6 des navires à passagers naviguant, à l'occasion de voyages entre deux ports ou le même port, exclusivement dans des régions maritimes protégées.

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;
- 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.

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.

4. Pour les services réguliers dans une région où la probabilité annuelle de hauteur de vague significative supérieure à 2 m se situe en deçà de 10 % et lorsque le voyage n'excède pas environ 30 milles par rapport au point de départ ou que le navire à passagers est essentiellement utilisé par des navetteurs, un État membre dont le port est quitté par des navires à passagers effectuant un voyage intérieur ou deux États membres dont les ports sont reliés par des navires à passagers peuvent demander à la Commission de pouvoir déroger en tout ou en partie à la présente exigence lorsqu'ils jugent que les compagnies sont dans l'incapacité d'enregistrer les renseignements énoncés à l'article 6 premier alinéa.

Pour ce faire, ils doivent démontrer cette incapacité. De plus, ils doivent prouver l'existence, dans la région où ces navires opèrent, de systèmes terrestres d'aide à la navigation et de prévisions météorologiques fiables ainsi que la présence de dispositifs appropriés et suffisants de recherche et de sauvetage. Les dérogations accordées au titre du présent alinéa n'ont pas de répercussion défavorable sur la concurrence.

Une décision est prise conformément à la procédure définie à l'article 13 alinéa 2.





ISSN 0254-1491

COM(97) 340 final

# DOCUMENTS

FR

07 04

---

N° de catalogue : CB-CO-97-330-FR-C

ISBN 92-78-21884-7

---

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg