



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.02.1998
COM(1998) 71 final

98/0064 (SYN)

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL
RELATIVE AUX CONDITIONS D'EXPLOITATION DE SERVICES
RÉGULIERS DE TRANSBORDEURS ROULIERS ET
D'ENGINS À PASSAGERS À GRANDE VITESSE DANS LA COMMUNAUTÉ**

(présentée par la Commission)

TABLE DES MATIÈRES

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE	3
OBJECTIFS ET CHAMP D'APPLICATION	11
JUSTIFICATION D'UNE DIRECTIVE DU CONSEIL	15
CONTENU DE LA DIRECTIVE DU CONSEIL	18
CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES	19

<u>TEXTE LÉGISLATIF</u>	25
--------------------------------	----

<u>DÉCISION DU COMITÉ MIXTE EEE</u>	51
--	----

<u>FICHE FINANCIÈRE</u>	53
--------------------------------	----

<u>FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT</u>	57
---	----

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. En abordant le problème de la sécurité des transbordeurs au niveau du Conseil après des désastres tels que ceux du "Herald of Free Enterprise", du "Scandinavian Star" et de l'"Estonia", les États membres n'ont jamais manqué l'occasion de souligner que ce type de transport est principalement considéré par leurs citoyens comme un transport public par mer. C'est la raison pour laquelle, après la dernière tragédie, le Conseil a exprimé sa ferme intention d'offrir les meilleures garanties de sécurité possibles aux passagers en provenance et à destination des ports de la Communauté. Conscient de ce que les critères de sécurité applicables aux transbordeurs rouliers opérant sur des lignes internationales varient d'un État membre à l'autre et qu'une harmonisation à l'échelle communautaire n'est pas possible à court terme (voir paragraphe 6), le Conseil estime que la meilleure façon d'assurer dans la pratique une application cohérente de normes de sécurité approuvées à l'échelle internationale sur des lignes spécifiques de transbordeurs rouliers consiste à introduire un régime obligatoire de surveillance renforcée au niveau communautaire.

Le Conseil estime en outre que, dans l'intérêt de la protection du public et de la sécurité maritime, les accidents doivent faire l'objet d'enquêtes rapides et approfondies. Certains États membres ont eu des expériences négatives dans ce domaine parce qu'ils n'ont pas eu la possibilité de participer autant qu'ils le souhaitent aux enquêtes concernant les accidents survenus sur des transbordeurs assurant des services réguliers à destination et au départ de leurs ports et impliquant la sécurité de leurs citoyens. Ceci est dû au fait que, actuellement, ces enquêtes relèvent de la compétence exclusive de l'État du pavillon du navire concerné lorsque l'accident se produit en dehors des eaux territoriales. Dès lors, le Conseil est d'avis qu'il faut trouver une solution à ce problème au niveau communautaire.

2. Pour faire face aux problèmes mentionnés ci-dessus, le Conseil a invité¹ la Commission à lui soumettre des propositions de décisions du Conseil concernant:
 - l'application obligatoire et anticipée du Code international de gestion de la sécurité à tous les services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers opérant à destination ou au départ de ports européens,
 - l'enregistrement obligatoire des passagers pour tous les services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers opérant à destination ou au départ de ports européens,

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 31.12.94, p.8.

- un régime étendu de surveillance obligatoire, y compris des inspections opérationnelles, etc., pour tous les transbordeurs rouliers de passagers opérant à destination ou au départ de ports de l'Union européenne, avant l'ouverture de tout nouveau service puis à intervalles réguliers,
- un régime, conforme au droit international et tenant compte de la nécessité d'éviter toute entrave arbitraire à la liberté du commerce, permettant le contrôle par les États membres de la sécurité de tous les transbordeurs rouliers de passagers desservant des ports de l'Union européenne, y compris le droit d'enquête en cas d'accident maritime, conformément aux résolutions pertinentes de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le Parlement européen partage le point de vue du Conseil².

En ce qui concerne le premier point, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen une proposition de règlement du Conseil en 1995, rendant obligatoire de manière anticipée l'application du code ISM aux transbordeurs rouliers opérant à destination ou au départ de ports communautaires. Cette proposition a été adoptée par le Conseil en tant que règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil³.

Pour ce qui est du deuxième point, la Commission a présenté au Conseil et au Parlement européen, en 1996, une proposition de directive du Conseil concernant l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers, proposition au sujet de laquelle le Conseil a arrêté une position commune le 10 décembre 1997⁴.

Pour les deux autres points, la Commission a examiné le meilleur moyen possible d'atteindre le principal objectif que s'est fixé le Conseil, à savoir répondre au maximum aux attentes légitimes en matière de sécurité des citoyens voyageant dans les eaux européennes et au sentiment légitime des États membres d'assumer la responsabilité en matière de protection du public sur les transbordeurs opérant à destination et au départ de leurs ports.

La Commission avait le choix entre deux solutions pour répondre aux souhaits du Conseil. Elle pouvait soit restreindre le droit d'exploitation de ce transport public par mer par les opérateurs de la Communauté qui, en vertu de la législation communautaire, seraient obligés d'appliquer les normes de sécurité les plus strictes, soit établir un régime applicable à tous les navires opérant régulièrement entre des ports de la Communauté, quel que soit leur pavillon.

Dans l'esprit du marché intérieur et compte tenu de sa politique de marché ouvert, la Commission a choisi la deuxième solution.

² Résolution du 1.2.1996 sur la sécurité en mer, JO n° C 47 du 19.02.96, p. 27

³ Règlement n° 3051/95 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, JO n° L 320 du 30.12.95, p.14

⁴ Position commune (CE) n° xxx, JO n° C xxx, , p.

La Commission considère que pour répondre au mieux à la demande du Conseil, il faut éviter de faire une distinction entre services de transbordeurs internationaux et nationaux, et appliquer les mêmes règles à tous les transbordeurs et opérateurs travaillant dans des conditions identiques, quel que soit le pavillon du navire ou la nationalité de l'opérateur. C'est la raison pour laquelle la Commission a opté pour une directive⁵ qui établit un régime assurant un contrôle approprié de tous les transbordeurs rouliers opérant de façon régulière à destination ou au départ de ports européens, régime qui est basé autant que possible sur les règles et principes approuvés au niveau international. Ces exigences constitueront la condition préalable à l'exploitation de services réguliers à destination ou au départ d'un port d'un État membre. Cette approche a été adoptée pour le règlement (CE) n° 3051/95 rendant obligatoire l'application du code ISM aux transbordeurs rouliers.

3. Tout en soulignant que l'objectif principal de la directive concerne les aspects de sécurité, la Commission ne pouvait ignorer les questions de concurrence. Une concurrence loyale et sans distorsion dans un environnement aussi sûr que possible est nécessaire non seulement entre les ports des États membres mais aussi sur chaque ligne à l'intérieur d'un État membre où des transbordeurs battant pavillon d'États membres opèrent en concurrence directe les uns avec les autres et avec des navires battant pavillon de pays tiers. Comme des engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ de ports communautaires sont exploités en concurrence directe ou en conjointement avec des transbordeurs rouliers de passagers, la Commission estime que cette directive devrait s'appliquer également à ces engins. Une approche comparable, à savoir l'application de règles identiques pour les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs rouliers, a été adoptée par le Conseil lorsqu'il a arrêté la directive établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers⁶.
4. En vue de la mise en oeuvre de normes et de principes approuvés au niveau international et applicables à tous les transbordeurs, quel que soit le pavillon qu'ils battent, la Commission s'adresse aux États membres principalement en leur qualité d'"États d'accueil". Aux fins de la présente directive, chaque État membre à destination ou au départ des ports duquel un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse assure un service régulier est considéré comme un État d'accueil.

La notion d'État d'accueil repose sur une série de responsabilités spécifiques de l'État du port que certains États membres assument déjà aujourd'hui dans le cadre de leur législation nationale. Les responsabilités de l'État d'accueil visées dans la présente directive seront mises en oeuvre par le biais d'obligations pertinentes de l'État du port imposées à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse, quel que soit leur pavillon, pour

⁵ Une telle proposition de directive fait partie du programme législatif de la Commission pour 1997.

⁶ Position commune (CE) n° 33/97 du 17 juin 1997, JO n° C 293 du 26.09.97

l'exploitation de services réguliers à destination ou au départ d'un port d'un État membre de la Communauté. Les États membres, agissant en tant qu'États d'accueil, pourront par conséquent veiller à ce que les navires et engins assurant ces services soient conformes aux critères internationaux obligatoires et aux exigences communautaires prévues par la présente directive.

5. La conformité aux normes internationales et à certains critères communautaires spécifiques applicables aux transbordeurs rouliers ou aux engins à passagers à grande vitesse, à leur équipage et leur gestion doit être prouvée de façon convaincante pour l'État d'accueil avant que le navire puisse effectuer des trajets réguliers à destination ou au départ de des ports de cet État. La vérification de la conformité ne peut pas être effectuée exclusivement par l'État du pavillon, étant donné l'obligation pour l'État d'accueil de garantir de façon adéquate la sécurité de ses citoyens qui utilisent ces services réguliers à destination ou au départ de ses ports en tant que prolongement de son système de transports publics. Elle ne peut pas non plus avoir lieu dans le cadre de procédures de contrôle par l'État du port, qui ont un caractère ponctuel et ne permettent donc pas un contrôle approfondi de toutes les conditions requises (voir paragraphe 8).
6. La proposition de directive n'interfère pas avec les droits et obligations des États du pavillon découlant du droit international pour les navires qui battent leur pavillon et assurent des services de transport par transbordeur roulier. Son seul but est de veiller à ce que pour les services réguliers à destination et au départ de ports de la Communauté, les mêmes normes de sécurité sont applicables à tous les opérateurs, quels que soient leur nationalité et le pavillon de leur flotte.

À cet effet, outre celles prévues par la convention SOLAS, un certain nombre d'exigences supplémentaires seront imposées indirectement à tous les transbordeurs et engins assurant un service régulier à destination et au départ d'un port de la Communauté. Elles permettront au transbordeurs et engins à grande vitesse battant pavillon non communautaire et effectuant des voyages internationaux d'opérer dans les mêmes conditions que ceux qui battent pavillon communautaire, et d'éviter l'application de régimes d'inspection différents en fonction du type de trajet. Actuellement, le droit communautaire fait une distinction entre navires et engins battant pavillon communautaire et ceux qui battent pavillon d'un pays tiers en ce qui concerne l'obligation de faire appel uniquement à un organisme reconnu pour la délégation de tâches légales et pour l'application de normes de conception, de construction et d'entretien de ces navires et engins. Par cette directive, cette distinction sera abolie pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse.

En imposant un système d'inspection harmonisé sur la base des directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC), la Commission entend mettre sur un pied d'égalité les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse exploités sur les lignes internationales et ceux opérant sur les lignes nationales.

La Commission tient à souligner que, en proposant d'imposer des exigences supplémentaires (approuvées au niveau international au sein de l'OMI et vivement recommandées par celle-ci) par le biais de cette directive, elle entend réglementer un secteur spécifique en Europe en plaçant tous les opérateurs sur un pied d'égalité et en assurant le niveau de sécurité le plus élevé possible dans ce secteur. Elle n'a pas l'intention d'élargir le champ d'application des dispositions obligatoires applicables aux navires à passagers qui n'assurent pas des services réguliers sur des lignes internationales. En effet, la Commission rappelle que, lors de l'adoption de la directive établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, le Conseil a demandé à la Communauté de veiller à une interprétation harmonisée des dispositions de la convention SOLAS dans le cadre de l'OMI. En raison de procédures inhérentes à la modification de la convention, il est peu probable que l'OMI puisse atteindre cet objectif ambitieux avant 2005.

7. La Commission souligne que, du point de vue du droit international, la possibilité pour l'État du port d'imposer certaines obligations aux navires battant pavillon d'un autre État pourrait être considérée comme justifiée. Dans ce contexte, il est fait référence à la circulaire 606 du Comité de la sécurité maritime de l'OMI relative à l'assentiment donné par l'État du port aux exemptions accordées en vertu de la convention SOLAS. Cette circulaire recommande que, avant d'exploiter un de leurs navires à destination ou au départ d'un port d'un État autre que l'État 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. Dans l'intérêt de la sécurité, le principe de cette recommandation de l'OMI devra être appliqué à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination et au départ d'un port de la Communauté.
8. Un objectif important que s'était fixé le Conseil a été atteint par le biais de cette directive: les États membres ont la garantie que toutes les conditions applicables à un navire ou un engin sont remplies avant son exploitation sur une ligne régulière à destination et au départ de leurs ports, et que le maintien de ces conditions est contrôlé à intervalles réguliers.

Cet objectif ne peut pas être atteint par une modification de la directive sur le contrôle par l'État du port⁷. Il est important de souligner que le régime du contrôle par l'État du port établi par cette directive transpose dans la Communauté les dispositions en matière de contrôle par l'État du port prévues par les conventions SOLAS, MARPOL et OIT⁸. Ce cadre juridique international repose sur la notion de "motifs évidents" de procéder à des inspections et ne constitue une base juridique complète pour une évaluation systématique de l'état d'un navire ou engin, ni pour des inspections effectuées avant son exploitation et ensuite à intervalles réguliers. En outre, les inspections effectuées en vertu de ce régime sont limitées aux pavillons étrangers. Bien que le contrôle par l'État du port soit reconnu comme étant un instrument précieux et efficace, il présente des limitations auxquelles la directive proposée tente de remédier en prévoyant, outre le droit d'immobiliser un navire en vertu de la directive sur le contrôle par l'État du port, le droit d'interdire l'exploitation d'un navire ou d'un engin tant que les conditions d'exploitation sur une ligne régulière ne sont pas remplies. Le contrôle par l'État du port fonctionne a posteriori et ne peut être utilisé que pour immobiliser dans le port un navire qui présente un défaut justifiant cette immobilisation. Il ne peut dès lors avoir qu'un effet curatif. Par contre, les inspections effectuées avant l'exploitation auront un effet préventif et constitueront une approche plus sûre et positive, pro-active dans la mesure où elles permettront de mettre en évidence toute non-conformité et de s'y remédier avant la mise en service du navire ou engin.

La directive s'applique sans préjudice des droits et obligations des États membres, en leur qualité d'États du port ou d'États d'accueil, d'inspecter des transbordeurs rouliers conformément aux dispositions de la directive 95/21/CE du Conseil. Toutefois, il convient de tenir dûment compte du régime d'inspection renforcée prévu par cette directive. Ce régime, qui consiste en une inspection annuelle plus détaillée sur la base de directives non obligatoires, pour les navires à passagers exploités sur une ligne régulière a déjà été intégré dans le régime communautaire de contrôle par l'État du port⁹. Toutefois, ces directives ne permettent pas une inspection approfondie étant donné que les inspections ne peuvent pas entraver l'exploitation des navires. Ces directives portent essentiellement sur l'essai des alarmes, les exercices d'incendie et les conditions opérationnelles.

⁷ Directive 95/21/CE du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port, JO L 157 du 7.7.1995, p.1)

⁸ La directive sur le contrôle par l'État du port transpose en fait dans la Communauté le régime du contrôle par l'État du port défini dans la résolution A 787 (19) de l'OMI.

⁹ Article 7 de la directive 95/21/CE du Conseil et annexe V.

D'autre part, il ne faut pas oublier le fait que, en vertu du régime du contrôle par l'État du port, l'autorité compétente d'un État membre est seulement tenue d'effectuer des inspections annuelles sur au moins 25 % des différents navires étrangers qui font escale dans ses ports, quel que soit leur pavillon. Cela signifie que l'application efficace d'un tel système d'inspection renforcée par l'État du port ne peut pas être assurée pour tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse opérant sur une ligne régulière à destination ou au départ d'un port d'un État membre. En outre, il convient de noter que le champ d'application de la présente directive n'est pas le même que celui prévu par l'article 7 de la directive sur le contrôle par l'État du port. Alors que cette dernière concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux (assurant des services réguliers, comme indiqué à l'article 7, paragraphe 4, ou simplement en raison de la catégorie du navire visée à l'annexe V, en vertu de l'article 7, paragraphe 1), la présente directive s'applique aux transbordeurs rouliers (une subdivision de la catégorie des navires à passagers) et aux engins à passagers à grande vitesse (non définis dans la directive sur le contrôle par l'État du port) assurant un service régulier sur des lignes tant internationales que nationales.

Pour les raisons qui précèdent, et afin d'être complète, la présente directive impose, conformément à la demande du Conseil, un régime de visites spécifiques qui tient aussi dûment compte des directives du système de contrôle par l'État du port élaborées pour ce type de navires.

Afin d'éviter les doubles emplois en matière d'inspection et compte tenu du fait que les inspections renforcées dans le cadre du régime de contrôle par l'État du port sont moins détaillées et moins complètes que celles effectuées en vertu du régime instauré par cette proposition, la Commission est d'avis que les États membres pourraient s'abstenir d'appliquer le régime d'inspection renforcée aux navires et engins qui sont couverts par la présente directive et qui y sont conformes.

En s'abstenant d'effectuer annuellement ces inspections renforcées, les inspecteurs pourront concentrer leurs efforts sur les navires inférieurs aux normes, ce qui est l'objectif principal de la directive sur le contrôle par l'État du port. Néanmoins, la Commission reconnaît que certains États membres devront renforcer leur personnel d'inspecteurs qualifiés pour assurer une application efficace des nouvelles exigences en matière de visites. Dans l'optique d'une protection adéquate de la vie d'un grand nombre de leurs citoyens utilisant ce mode de transport maritime, ceci ne devrait pas constituer un effort insurmontable pour les États membres.

9. La proposition de directive tente aussi de développer l'approche adoptée pour le règlement sur le code ISM. Bien que le code ISM fournisse à chaque État du pavillon un instrument pour veiller à ce que les navires qui battent son pavillon soient conformes aux normes internationales de gestion de la sécurité, il n'est pas exclu que son application soit moins efficace lorsque l'État du pavillon n'est pas l'État dans lequel est basée l'entreprise qui exploite les navires ou les engins.

Le règlement sur le code ISM concerne les responsabilités de la compagnie, alors que la directive proposée met l'accent sur la nécessité d'un contrôle efficace par l'État d'accueil et, indirectement, par l'État du pavillon concerné, contrôle visant à s'assurer que les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse et leur équipage sont conformes aux prescriptions internationales. Toutefois, la preuve que le navire remplit les conditions requises pour son exploitation sera à charge de l'entreprise qui l'exploite et non pas à celle de l'État d'accueil. Dans le cadre de la campagne pour des transports maritime de qualité, que la Commission¹⁰ a lancée en novembre 1997 et qui est entièrement soutenue par les armateurs européens, cette preuve de la conformité ne devrait pas constituer une charge pour les opérateurs de qualité.

¹⁰ Déclaration de M. Neil Kinnock, membre de la Commission, lors de la 20e assemblée générale de l'OMI à Londres le 17 novembre 1997.

OBJECTIFS ET CHAMP D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION

10. Les objectifs principaux de la proposition de directive sont les suivants: réaliser dans la pratique, par le biais de principes communs, une harmonisation accrue de l'interprétation des prescriptions internationales de sécurité, garantir une application efficace de ces prescriptions et de la législation communautaire pertinente, assurer la transparence sur les conditions requises pour l'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports d'un État membre, et ce pour toutes les parties concernées, tant les administrations d'accueil et du pavillon que les compagnies.

La proposition de directive a pour objet de:

- établir la liste de toutes les conditions relatives à la sécurité maritime qu'une compagnie doit remplir pour exploiter ses transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse sur une ligne régulière à destination ou au départ des ports européens, ainsi que, indirectement, un État du pavillon dont ces navires ou engins battent le pavillon,
 - instaurer un régime permettant de vérifier, avant leur mise en service et ensuite à intervalles réguliers, que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse opérant à destination ou au départ des ports de la Communauté remplissent toutes les conditions requises, y compris les conditions d'exploitation,
 - assurer la participation des États d'accueil à toutes les enquêtes sur les accidents maritimes qui impliquent un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port de la Communauté,
 - éviter les procédures superflues d'inspection renforcée par l'État du port pour les transbordeurs et engins dont la conformité aux dispositions de cette directive a été démontrée,
 - faciliter, à l'intérieur de la Communauté, la mise en service sur une ligne régulière spécifique de navires et engins conformes aux dispositions de la directive, ainsi que le transfert de ces navires et engins vers d'autres services réguliers exploités dans des conditions comparables.
11. Le champ d'application de la présente directive est limité aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse opérant sur des lignes internationales ou nationales à destination et au départ des ports de la Communauté, quel que soit leur pavillon et pour autant qu'ils assurent un service régulier. La directive vise aussi à régler la question des responsabilités des compagnies, des équipages et des administrations des États du pavillon concernés par l'exploitation de ces transbordeurs et engins.

La directive se propose de rendre obligatoire un certain nombre de principes et prescriptions contenus dans des résolutions de l'OMI, dans le but d'assurer l'application de mesures de sécurité importantes sur les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse qui assurent un service régulier à destination et au départ des ports de la Communauté. La Commission est d'avis que l'application obligatoire de dispositions pertinentes des résolutions de l'OMI dans ce domaine se justifie par le besoin de normes adéquates en matière de sécurité et d'enquête sur les accidents.

Un nombre suffisant d'éléments prouvent que les différences au niveau de l'interprétation des normes de sécurité internationales par les administrations des États du pavillon sont source d'incertitude et d'incohérence et réduisent la valeur d'une reconnaissance mutuelle automatique des certificats SOLAS délivrés par ces administrations. Il s'agit de différences d'interprétation entre États membres d'une part et entre États membres et États tiers du pavillon d'autre part. La proposition de directive prévoit une évaluation commune des règles de sécurité pertinentes par toutes les parties directement concernées dans le but de l'application de normes de sécurité mutuellement acceptées.

La proposition de directive a aussi pour objet d'éviter une discrimination entre les navires et engins battant pavillon d'un État membre et ceux qui battent pavillon d'autres États. La Commission est consciente de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection du public sur tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination et au départ des ports de la Communauté, quel que soit leur pavillon. Il ne s'agit donc pas d'exclure les navires qui battent pavillon non communautaire, à condition qu'ils répondent aux critères de sécurité requis. Les États du pavillon et les États non membres, en leur qualité d'États du port ou d'États côtiers, seront encouragés à participer et coopérer au régime de surveillance.

La proposition de directive aura des effets positifs pour les compagnies assurant des services réguliers, étant donné qu'elles connaîtront d'avance les conditions qu'elles doivent remplir pour exploiter ces services réguliers à destination et au départ des ports de la Communauté. En outre, du point de vue de la sécurité, elles seront placées sur un pied d'égalité avec leurs concurrents qui opèrent sur la même ligne, quel que soit leur nationalité ou leur pavillon.

La directive ne prévoit pas qu'un transbordeur ou un engin pour lequel un État d'accueil a prouvé qu'il remplit les conditions nécessaires pour assurer un service régulier à destination et au départ d'un port déterminé peut automatiquement opérer sur une autre ligne régulière à destination et au départ de ports de la Communauté, mais qu'une confirmation de conformité délivrée précédemment peut être prise en considération lorsque le même navire ou engin est destiné à être utilisé sur d'autres lignes similaires, ceci pour éviter la répétition inutile de toutes les procédures.

12. En se fondant entièrement sur un code de l'OMI accepté au niveau international pour la conduite des enquêtes sur les accidents maritimes, la proposition de directive entend mettre en place un mécanisme conduisant à l'abolition des barrières qui, actuellement, peuvent encore empêcher la participation de l'État d'accueil à une enquête rapide et approfondie sur un accident maritime. La possibilité pour un État d'accueil de participer aux enquêtes sur des accidents survenus en dehors des eaux territoriales et impliquant ses citoyens dépend aujourd'hui exclusivement de la bonne volonté de l'État du pavillon ou de l'État côtier. La proposition de directive entend apporter un certain nombre de changements à cette situation.

La directive proposée n'interfère pas avec le droit des États du pavillon tiers de mener des enquêtes selon leurs propres règles. Cependant, elle leur impose comme condition pour une compagnie souhaitant exploiter un service régulier de transport par transbordeur, la reconnaissance officielle par l'État du pavillon du droit de l'État d'accueil de participer pleinement à l'enquête sur un accident, même si cet accident s'est produit en dehors des eaux intérieures ou territoriales de l'État d'accueil.

En ce qui concerne les accidents qui surviennent dans les eaux territoriales d'un pays tiers, la Commission reconnaît que la participation d'un État d'accueil à l'enquête sur un accident qui implique un navire battant le pavillon d'un pays tiers ne peut pas être entièrement garantie par la présente directive. En effet, si l'État côtier et l'État du pavillon ne sont pas des pays membres de la Communauté, la participation pourrait dépendre de la façon dont l'État côtier respecte les principes de coopération définis dans le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents maritimes.

D'autre part, la Commission reconnaît qu'une participation justifiée et légitime des États d'accueil aux enquêtes sur les accidents maritimes survenant dans les eaux communautaires et adjacentes ne devrait pas être limitée aux seuls transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse.

Compte tenu de la demande officielle du Conseil de garantir les intérêts des États membres pour tous les services réguliers de transport par transbordeur à destination et au départ de leurs ports, ainsi que de l'adoption récente par l'OMI du code d'enquête sur les accidents maritimes, la Commission considère cette directive comme un premier pas vers une application plus générale du code.

À la lumière de l'expérience acquise par l'application de cette directive, elle déterminera, en temps utile et en coopération étroite avec les États membres, les autres mesures qu'il convient de prendre au niveau communautaire pour garantir une application efficace du code dans tous les cas d'accident et d'incident survenant à des navires, quel que soit leur type ou leur pavillon, dans les eaux ayant un intérêt pour la Communauté.

13. La proposition de directive impose aux compagnies de coopérer directement avec l'administration de l'État du pavillon et oblige les États membres d'informer les pays tiers des prescriptions communautaires imposées aux compagnies qui veulent opérer ou continuer à opérer dans ce domaine spécifique des transports. La Commission estime qu'il est nécessaire d'assurer une coopération suffisante de la part des États du pavillon non communautaires, afin que les navires et engins qui battent leur pavillon puissent opérer à destination et au départ des ports communautaires en étant totalement conformes aux prescriptions de sécurité essentielles. Si, en raison d'un manque de coopération de la part de l'État du pavillon, une compagnie ne peut pas prouver la conformité aux prescriptions de sécurité, elle peut exploiter ses navires sous le pavillon d'un autre État qui reconnaît le régime instauré dans la Communauté.

JUSTIFICATION D'UNE DIRECTIVE DU CONSEIL

14.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 sont concernés et quelle solution a été élaborée à ce jour)?

Dans ce domaine, les obligations de la Communauté sont de renforcer la sécurité des transports maritimes, comme le prévoit l'article 84, alinéa 2 du traité en liaison avec l'article 75, alinéa 1, lettre c). L'objectif de l'action proposée est d'établir et d'appliquer des conditions harmonisées pour l'exploitation de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports de la Communauté, d'aboutir à un niveau de sécurité uniforme et d'assurer une participation adéquate des États membres aux enquêtes sur les accidents maritimes impliquant ces navires et engins.

Compte tenu du champ d'application défini à l'article 3, paragraphe 1, la présente directive concernera plus de 500 navires à passagers et engins à passagers à grande vitesse assurant une liaison régulière entre environ 275 ports européens¹¹.

Des millions de citoyens européens et de nombreuses autres¹² personnes voyageant en Europe utilisent ce type de transport à destination ou au départ de centaines de ports de la Communauté. Presque tous les États membres sont concernés aussi bien en tant qu'États du pavillon qu'en tant qu'États d'accueil. Ils ont établi des normes différentes, en particulier pour les lignes internationales, en raison de la grande marge d'interprétation et d'appréciation ainsi que des nombreuses possibilités de dérogation que les conventions internationales donnent aux administrations. Il en résulte des niveaux de sécurité différents sur les mêmes lignes, les navires se faisant alors la concurrence dans des conditions et à des coûts différents. C'est la raison pour laquelle il est essentiel d'appliquer une procédure d'évaluation commune des conditions de sécurité sur les principales lignes de transbordeurs et engins à passagers à grande vitesse en Europe. À cet effet, il convient d'établir clairement une série de prescriptions grâce auxquelles les opérateurs connaîtront à l'avance les conditions qu'eux-mêmes ainsi que leurs navires et engins doivent remplir s'ils veulent opérer à destination et au départ des ports de la Communauté, ainsi qu'un régime de visites spécifiques permettant de vérifier en permanence la conformité à ces prescriptions.

Des prescriptions communes en matière de sécurité et de surveillance sont donc nécessaires non seulement pour arriver à un niveau commun de sécurité mais aussi pour garantir une concurrence loyale dans les eaux de la Communauté pour tous les opérateurs, quel que soit leur nationalité ou le

¹¹ Selon une analyse effectuée par la Commission, sur la base des statistiques de 1996 relatives aux navires de croisière et aux transbordeurs, 549 navires naviguant à partir de 277 ports sont concernés.

¹² D'après l'analyse ci-dessus, les navires transportent 141.818.786 passagers.

pavillon que battent leurs navires et engins et sans distinction entre trajets internationaux et nationaux. Comme indiqué au paragraphe 8 de l'introduction générale, les objectifs envisagés ne peuvent pas être atteints par une modification de la directive sur le contrôle par l'État du port.

15.b) L'action projetée relève-t-elle de la responsabilité exclusive 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.

16.c) Quelle est la solution la plus efficace si l'on tient compte des moyens dont disposent la Communauté et les États membres?

Vu l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, la solution la plus efficace consiste à élaborer, au niveau communautaire, des exigences communes en matière de sécurité et de surveillance.

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

La Communauté a un intérêt primordial à mettre en oeuvre et maintenir les normes de sécurité les plus strictes possibles en conformité au droit international dans ce domaine spécifique des transports en Europe, à savoir les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse assurant des services réguliers à destination et au départ des ports de la Communauté. Des prescriptions appropriées ont été adoptées au niveau communautaire pour la construction des navires à passagers, y compris les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse opérant sur des lignes nationales. Ce n'est pas le cas des lignes internationales, pour lesquelles des conventions internationales offrent d'importantes possibilités de dérogation et d'interprétation divergente dans l'application des normes de sécurité. Les citoyens européens et de nombreuses autres personnes voyageant dans la Communauté considèrent ce type de transport comme un transport public par mer. Ils devraient avoir le droit de bénéficier du même niveau de protection indépendamment du type de navire ou de service qu'ils utilisent. Dès lors, cette directive se propose de mettre en place un niveau de sécurité harmonisé par le biais d'une série de conditions, entièrement basées sur des principes acceptés au niveau international, pour l'exploitation de services réguliers à destination et au départ de ports de la Communauté, et par le biais d'un régime de visites spécifiques permettant de vérifier le respect des prescriptions avant la mise en service d'une ligne régulière et ensuite à intervalles réguliers.

Le coût de l'inaction serait une protection insuffisante des passagers, un risque persistant de lourdes pertes en vies humaines, la persistance d'un système trop complexe et incertain pour les opérateurs de la Communauté, ainsi que des distorsions de concurrence. Les tragédies survenues récemment dans les eaux

européennes, provoquant la mort de près de 2.000 personnes, sont une preuve supplémentaire de la nécessité d'agir au niveau communautaire.

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

Des négociations internationales en vue d'élaborer une législation totalement harmonisée en matière de construction et d'exploitation de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ne peuvent pas être organisées dans un délai acceptable. En outre, la mise en oeuvre de certains instruments, tels qu'un code pour des enquêtes cohérentes sur les accidents avec la participation de toutes les parties intéressées, est entièrement laissée à l'appréciation des différents États du pavillon.

Même s'il existe des règles internationales contraignantes adéquates, le principal problème demeure leur application cohérente et efficace. En raison de limitations inhérentes au régime du contrôle par l'État du port, établi conformément à des conventions internationales, un contrôle et une évaluation systématiques du niveau de sécurité de ces navires et engins ne peuvent pas être assurés de façon satisfaisante par une modification de la directive 95/21/CE. Pour garantir une protection uniforme et efficace des passagers utilisant ce mode de transport, il est donc nécessaire d'introduire, sous forme d'une directive ou d'un règlement, des prescriptions contraignantes assurant une évaluation et une surveillance permanentes du niveau de sécurité requis et le droit pour les États membres de participer aux enquêtes sur tous les accidents survenus dans les eaux ayant un intérêt pour la Communauté. La transposition d'un vaste système communautaire dans un cadre législatif coercitif évitera les divergences nationales.

19.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'une application harmonisée de règles et principes internationaux applicables aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant des services réguliers à destination et au départ des ports de la Communauté, tout en laissant à l'appréciation de chaque État membre le choix des procédures pratiques et techniques de leur application. Ainsi, 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

20. La proposition de directive impose aux États membres de vérifier que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse destinés à assurer un service régulier à destination ou au départ de leurs ports remplissent toutes les conditions requises pour ce service. Cette vérification comprend un contrôle de la validité de tous les certificats pertinents délivrés par les États du pavillon et une inspection du navire ou engin avant sa mise en service. L'État d'accueil invite le ou les autres États d'accueil et éventuellement l'État du pavillon, s'il ne s'agit pas d'un État d'accueil concerné, de participer à l'inspection.
21. Les compagnies sont tenues de présenter la preuve de la conformité et leurs navires et engins pour inspection en temps utile avant la date prévue de mise en service. Un navire ou engin ne peut commencer à opérer sur une ligne régulière que lorsque l'État d'accueil a confirmé à la compagnie que le navire ou l'engin remplit toutes les conditions requises pour pouvoir opérer sur cette ligne. La confirmation est établie par écrit et précise la personne qui a pris la décision et, le cas échéant, les conditions dans lesquelles elle l'a prise. Les compagnies ont un droit de recours contre la décision de l'État d'accueil interdisant l'exploitation d'un navire ou d'un engin sur une ligne régulière. Lorsqu'une ligne régulière à l'intérieur de la Communauté concerne plus d'un État d'accueil, les États d'accueil concernés doivent coordonner les obligations qui leur incombent en vertu de la directive. Celle-ci comprend des dispositions transitoires pour la preuve de la conformité à la directive des navires et engins qui opèrent actuellement sur des lignes régulières.
22. La confirmation par un État d'accueil qu'un navire ou engin remplit les conditions requises reste valide tant que la compagnie et son navire ou engin continuent de remplir lesdites conditions. Toutefois, l'État d'accueil conserve le droit d'effectuer ultérieurement des visites à l'improviste et a toujours le droit d'inspecter le navire ou l'engin en vertu des dispositions de la directive sur le contrôle par l'État du port lorsque des motifs évidents le justifient.
23. La confirmation qu'une compagnie peut exploiter son navire ou engin sur une ligne régulière est subordonnée à l'acceptation par l'État du pavillon du droit pour l'État d'accueil de procéder ou de participer aux enquêtes sur les accidents maritimes impliquant ce navire ou engin.
24. La proposition de directive énumère toutes les conditions qu'une compagnie doit remplir et établit les principes que les États membres doivent respecter en tant qu'États d'accueil. Elle précise un certain nombre d'exigences spécifiques en vue d'une application harmonisée des normes internationales.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

Article premier

Cet article définit l'objectif de la directive: établir les conditions pour l'exploitation en toute sécurité des transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse sur des lignes régulières à destination et au départ des ports de la Communauté, et donner aux États membres le droit de participer pleinement aux enquêtes sur des accidents maritimes survenant sur ces lignes.

Article 2

Cet article contient les définitions des mots clés de la directive. Celle-ci s'efforce de les aligner sur les définitions établies par des instruments juridiques internationaux tels que la convention SOLAS de 1974 et la législation communautaire en vigueur dans le domaine de la sécurité maritime.

Article 3

Cet article définit le champ d'application de la directive. Il explique quels navires et engins sont visés par les dispositions de la directive. Celle-ci s'applique à toutes les lignes internationales et nationales dans des eaux maritimes où le transbordeur roulier s'éloigne de plus de 20 milles de la côte. Les États membres ont le droit d'appliquer la directive également aux transbordeurs rouliers opérant sur des lignes nationales dans la limite des 20 milles de la côte. Ceci évite la nécessité de prévoir des dispositions permettant d'exempter certains navires et engins dont la conformité à toutes les dispositions générales de la directive ne serait pas raisonnable ou pratique.

Article 4

Cet article définit les règles que les États membres, en qualité d'États d'accueil, doivent respecter pour veiller à ce que, en tant que condition pour l'exploitation d'un service régulier à destination et au départ de leurs ports, les navires et engins ainsi que les compagnies qui les exploitent ou ont l'intention de les exploiter sur ces lignes sont conformes aux dispositions des articles 5 et 6.

Cet article énumère aussi les motifs pour lesquels l'exploitation de ces navires et engins sur une ligne régulière peut être interdite et établit les principes de la coopération entre les États d'accueil ainsi que les procédures d'information des compagnies sur leurs droits et obligations.

Article 5

Cet article définit les dispositions générales auxquelles tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse doivent se conformer.

Le premier paragraphe confirme la nécessité de détenir des certificats valides. Afin d'assurer un niveau approprié de délivrance de certificats et d'éviter les distorsions de concurrence, il impose à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse, quel que soit leur pavillon, des obligations qu'impose déjà le droit communautaire applicable aux navires et engins battant pavillon d'un État membre ou seulement aux navires et engins opérant sur des lignes nationales. Il n'est pas besoin de tout bouleverser pour veiller à ce que les visites légales soient effectuées de façon harmonisée, étant donné qu'en vertu de la résolution A.746 (18) de l'OMI les gouvernements sont déjà invités à effectuer des visites en suivant les directives annexées à cette résolution. Cette manière de procéder n'interfère pas avec le processus de ratification du protocole de 1998 sur le système harmonisé de visites et de délivrance de certificats.

Le paragraphe 2 concerne les exigences en matière de construction, d'entretien et d'équipement de ces navires et engins.

Pour veiller à ce que l'état de la coque, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques et automatiques ne mette pas en danger la sécurité du navire ou de l'engin, il est obligatoire que ces éléments soient construits, entretenus et surveillés conformément aux normes spécifiées en vue de la classification selon les règles d'un "organisme agréé". Ces "organismes agréés" sont définis de façon précise par la directive 94/57/CE du Conseil¹³ comme des organismes efficaces, fiables et capables de maintenir un contrôle approprié de la conformité des navires qu'ils classent aux normes de sécurité et de protection de l'environnement.

Tous les navires et engins doivent être équipés d'un enregistreur des données du voyage (VDR) dont les exigences fonctionnelles et les spécifications techniques ont été établies par l'OMI. En raison de circonstances échappant au contrôle des États membres de l'Union européenne, l'obligation d'installer ce dispositif à bord n'a pas encore pu être imposée dans le cadre de la convention SOLAS.

Le paragraphe 3 veille à ce que les exigences régionales spécifiques en matière de stabilité, comme celles prévues par l'accord de Stockholm de 1996, soient appliquées de façon harmonisée à tous les transbordeurs rouliers circulant dans la région, quel que soit leur pavillon et sans distinction entre voyages internationaux et nationaux.

Article 6

Cet article définit les obligations des compagnies.

En vertu du premier, les compagnies sont tenues de fournir la preuve nécessaire du respect des règles du jeu.

¹³ JO n° L 319 du 12.12.94, p. 20, établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Le paragraphe 2 précise qu'une compagnie ne peut pas s'opposer à la participation des États d'accueil aux enquêtes sur les accidents visées à l'article 9.

Le paragraphe 3 oblige la compagnie, pour ce qui concerne son engagement de se conformer aux exigences imposées par les États d'accueil de l'Union européenne en tant que condition pour l'exploitation d'un service régulier à destination et au départ des ports de la Communauté, d'obtenir, pour chaque navire ou engin battant pavillon d'un pays tiers, l'acceptation et indirectement la coopération de l'administration de ce pavillon.

Article 7

Cet article contient les dispositions principales de la directive dans la mesure où il définit les procédures et les orientations détaillées pour la vérification par les États d'accueil des preuves de conformité aux exigences de la directive.

Les paragraphes 1 à 3 imposent une visite initiale qui constitue une visite détaillée effectuée avant la mise en service d'un navire ou engin sur une ligne régulière à destination ou au départ d'un port de la Communauté, ou dans un délai de 1 an après l'entrée en vigueur de la directive pour les navires et engins qui opèrent déjà sur cette ligne, ainsi que chaque fois que les conditions d'exploitation du navire ou engin changent. Pour les navires et engins dont la conformité est confirmée et qui sont destinés à être transférés vers d'autres services similaires, il convient de réduire au minimum la répétition de ces procédures.

Le paragraphe 4 introduit le principe des visites à l'improviste.

Le paragraphe 5 exempte les navires et engins qui ont passé avec succès les visites initiales et à l'improviste de l'inspection renforcée prévue par la directive sur le contrôle par l'État du port, sans préjudice du droit d'un État du port de soumettre un navire à un contrôle par l'État du port lorsque des motifs évidents le justifient et éventuellement de l'immobiliser en vertu du régime du contrôle par l'État du port.

Article 8

Cet article définit les procédures à suivre lors des visites spécifiques ainsi que les qualifications et la composition de l'équipe effectuant les visites. Les principes essentiels sont la coopération entre les États d'accueil, la participation de l'État du pavillon et la nécessité d'éviter une immobilisation superflue du navire. Des mesures précises sont proposées pour les cas où des défauts sont constatés ou lorsque les États d'accueil sont en désaccord quant au respect des prescriptions.

Article 9

Cet article oblige les États membres de veiller, par le biais de leur législation, à ce qu'il soit possible, pour eux et pour d'autres États membres, de participer aux enquêtes qui impliquent tout transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ de leurs ports. Lors de la

participation à une enquête, ils suivent les principes du code d'enquête sur les accidents maritimes de l'OMI.

Article 10

Cet article énumère une série de mesures d'accompagnement qui devraient contribuer à une application cohérente et efficace des dispositions des articles 5 à 7.

À cet effet:

- l'application efficace de la circulaire 606 du CSM relative à l'assentiment donné par l'État du port aux exemptions accordées en vertu de la convention SOLAS ne peut pas être laissée à l'appréciation des seuls États du pavillon (voir paragraphe 7 de l'introduction générale),
- les recommandations aux États du port définies dans la résolution A.600 (15) de l'OMI en ce qui concerne le numéro d'identification OMI, recommandations qui sont déjà obligatoires pour tous les navires à passagers de 100 tonneaux effectuant des voyages internationaux, et la résolution A.795 (19) de l'OMI relative à l'aide à la navigation devraient devenir obligatoires pour tous les transbordeurs rouliers et engins qui entrent dans le champ d'application de cette directive,
- toutes les données concernant le navire et l'équipage, les conditions d'exploitation ou les limitations du navire, les résultats des visites légales et de celles effectuées par les sociétés de classification, ainsi que les résultats des visites spécifiques et des contrôles par l'État du port doivent être disponibles,
- il faut définir des procédures claires et pratiques pour les compagnies en matière de reconnaissance de la conformité aux exigences de cette directive,
- les administrations doivent coopérer étroitement avec les compagnies en vue de l'adoption d'une structure pour un système intégré de plans d'urgence à bord, comme recommandé par la résolution A. 852 (20) de l'OMI,
- il convient de créer une interface appropriée pour les restrictions de fonctionnement entre l'État d'accueil et les autorités locales.

Article 11

Le paragraphe 1 annonce l'intention de la Commission d'élaborer un système transparent destiné à assurer une surveillance en ligne "a posteriori" des obligations qui découlent de la nouvelle directive. À cet effet, il est proposé de créer une base de données accessible à toutes les parties concernées. Il est utile de déterminer si le système d'échange et de mise en mémoire de données mis en place dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris (SIRENAC/CAAM) constitue le moyen le plus efficace pour répondre à cette exigence.

Le paragraphe 2 a pour objet de veiller à ce que les pays tiers soient informés de façon adéquate par les États d'accueil sur les conditions imposées aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse pour l'exploitation de services réguliers à destination et au départ des ports de la Communauté, afin de leur permettre de prendre les mesures nécessaires pour aider les compagnies qui exploitent des navires et engins sous leur pavillon d'être conformes aux exigences communautaires.

Article 12

Cet article intègre le comité institué en vertu de l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil¹⁴ et décrit la procédure à suivre lorsque la directive fait référence aux procédures de comité.

Article 13

Cet article autorise la Commission de modifier, en accord avec la procédure définie à l'article 12, la directive en vue de garantir l'application, aux fins de la présente directive, de modifications ultérieures des conventions internationales ou des instruments communautaires qui sont entrés en vigueur après l'adoption de la présente directive, ainsi que des résolutions de l'OMI considérées comme importantes dans le cadre du régime établi par la présente directive.

Articles 14 et 15

Ces articles confirment les mesures auxquelles doit se conformer chaque État membre afin de mettre en application la directive.

Articles 16 et 17

Sans commentaire.

¹⁴ Directive 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.

Annexes

L'annexe 1 définit les exigences spécifiques auxquelles doivent satisfaire les compagnies visées à l'article 6, paragraphe 1. Dans ce contexte, les compagnies doivent se baser sur les résolutions pertinentes de l'OMI qui les invitent à assumer des responsabilités spécifiques pour l'exploitation en toute sécurité de services de transport par transbordeur.

L'annexe 2 énumère les cas de non-conformité qui, outre les motifs visés à l'article 4, paragraphe 3, conduiront à l'interdiction pour une compagnie d'exploiter son navire ou engin sur une ligne régulière.

Les annexes 3 et 5 spécifient des directives détaillées pour les inspecteurs qui effectuent les visites spécifiques visées à l'article 7.

L'annexe 4 énumère les données qui doivent être recueillies par les États d'accueil concernant les compagnies, navires et engins dont la conformité aux dispositions de la directive a été vérifiée, ces données étant introduites dans la base de données visée à l'article 10, paragraphe 4.

L'annexe 6 décrit les critères auxquels doivent répondre les inspecteurs qualifiés.

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL RELATIVE AUX
CONDITIONS D'EXPLOITATION DE SERVICES RÉGULIERS DE
TRANSBORDEURS ROULIERS ET D'ENGINS À PASSAGERS À GRANDE
VITESSE DANS LA COMMUNAUTÉ**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission¹⁵,

agissant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social¹⁶,

considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, des mesures supplémentaires doivent être prises pour accroître la sécurité des transports maritimes de passagers;

considérant que la Communauté est gravement préoccupée par les accidents maritimes dans lesquels des transbordeurs rouliers ont été impliqués et qui se sont soldés par de lourdes pertes en vies humaines; que, dans la Communauté, les usagers de transbordeurs rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse sont en droit d'attendre et de compter sur un niveau adéquat de sécurité;

considérant que le Conseil, dans sa résolution du 22 décembre 1994 sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers¹⁷, a invité la Commission à présenter des propositions concernant un régime de surveillance obligatoire et un régime de contrôle de la sécurité des transbordeurs rouliers;

considérant que la présente directive est compatible avec le droit des États membres d'imposer aux navires et engins à passagers à destination ou au départ de leurs ports certaines exigences plus strictes que celles définies par la convention SOLAS;

considérant que, notamment dans la perspective de l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, une action au niveau communautaire est la solution la plus efficace pour instaurer un niveau commun de sécurité des navires dans la Communauté;

¹⁵

¹⁶

¹⁷ JO n° C 379 du 31.12.94, p. 8

considérant que, compte tenu du principe de proportionnalité, une directive du Conseil constitue l'instrument juridique approprié dans la mesure où elle fournit un cadre pour l'application uniforme et obligatoire des normes de sécurité par les États membres, tout en laissant à chaque État membre le droit de décider des moyens d'application les mieux adaptés à son système interne;

considérant que la sécurité des navires relève essentiellement de la responsabilité des États du pavillon; que les États membres peuvent assurer le respect d'exigences de sécurité adéquates par les transbordeurs et les engins à grande vitesse qui battent leur pavillon; que la seule façon d'assurer la sécurité de ces navires et engins, quel que soit leur pavillon, dont l'exploitation sur une ligne régulière à destination ou au départ de leurs ports existe ou est souhaitée, consiste, pour les États membres, à exiger leur conformité aux critères de sécurité en tant que condition pour l'exploitation d'une ligne régulière à partir de leurs ports;

considérant que la présente directive concerne les États membres en tant qu'États d'accueil; que ces responsabilités reposent sur des responsabilités spécifiques d'État du port conformément à la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) de 1982;

considérant que l'action au niveau communautaire est la meilleure façon de garantir l'application obligatoire de certains principes convenus au sein de l'OMI, tout en évitant les distorsions de concurrence entre différents ports communautaires, transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse;

considérant que, en vue d'améliorer la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence, les exigences communes en matière de sécurité doivent s'appliquer aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant des services réguliers sur des lignes internationales et nationales dans des zones maritimes où l'utilité de l'application de la directive est incontestable, quel que soit le pavillon que ces navires et engins battent, tout en donnant la possibilité aux États membres d'éventuellement étendre le champ d'application aux navires qui naviguent dans d'autres zones;

considérant qu'il est souhaitable que les compagnies connaissent d'avance toutes les conditions de sécurité qu'elles doivent remplir pour exploiter leurs transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse dans la Communauté; qu'il convient de ne pas empêcher les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse qui sont conformes aux exigences de la directive, d'assurer un service régulier dans la Communauté et doivent en être dûment informées;

considérant que la présente directive n'interfère pas avec les obligations et le droit d'un État membre d'inspecter des navires ou engins en vertu des dispositions de l'article 5 de la directive 95/21/CE du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité

maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)¹⁸;

considérant que les États membres doivent coopérer pour assumer leurs responsabilités en tant qu'États d'accueil;

considérant qu'il est nécessaire de définir des exigences harmonisées en matière de visites et de délivrance de certificats par les États du pavillon; que les États membres peuvent estimer qu'il est nécessaire de déléguer ces tâches uniquement à des organismes agréés qui satisfont aux exigences de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes¹⁹;

considérant que tous les transbordeurs rouliers opérant à destination et au départ des ports de la Communauté doivent être conformes, au stade de la construction et pendant toute au long de leur durée de vie, aux normes de classification pertinentes en ce qui concerne la résistance de la coque, les machines principales et auxiliaires ainsi que les installations électriques et les systèmes automatiques, et qu'ils doivent être équipés d'un enregistreur des données du voyage satisfaisant aux exigences internationales pertinentes;

considérant que les exigences régionales en matière de stabilité doivent s'appliquer sans ambiguïté à tous les transbordeurs rouliers opérant dans la région, quel que soit leur pavillon ou la nature de leur voyage;

considérant qu'il incombe aux compagnies, en tant que condition pour exploiter un service régulier à destination et au départ de ports de la CE, de fournir la preuve du respect des exigences de la directive et de veiller à ce que les États membres puissent participer pleinement à toute enquête sur un accident conformément aux dispositions du code de l'OMI des enquêtes sur les accidents maritimes;

considérant que la vérification du respect des exigences par les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse doit se faire au moyen de visites spécifiques par les États d'accueil sur la base de procédures harmonisées et de directives détaillées, et qu'elles doivent être effectuées par une équipe d'inspecteurs qualifiés avant le lancement d'un service satisfaisant aux exigences de la présente directive et ensuite à intervalles réguliers;

considérant que, afin de réduire la charge que la vérification de la conformité des navires et engins représente pour les compagnies, il convient de tenir dûment compte de leur programme d'exploitation et d'entretien ainsi que de la confirmation de conformité pour l'exploitation sur des lignes similaires; que les navires et engins dont la visite a été jugée satisfaisante par l'État d'accueil ne doivent pas être soumis aux inspections renforcées visées par la directive 95/21/CE;

¹⁸ JO n° L 157 du 7.7.1995, p. 1

¹⁹ JO n° L 319 du 12.12.94, p. 20

considérant que les États membres doivent veiller à ce que leur système juridique national leur permette, à eux et à d'autres États membres particulièrement intéressés, de participer ou de coopérer aux enquêtes sur les accidents sur la base des dispositions du code de l'OMI des enquêtes sur les accidents maritimes; que les résultats de ces enquêtes doivent être publiés, étant donné l'intérêt considérable que les accidents dans le secteur du transport de passagers suscitent auprès du public;

considérant qu'il est souhaitable que les États membres prennent une série de mesures d'accompagnement en vue d'une application cohérente et efficace des exigences par les États d'accueil et les compagnies;

considérant que la Commission est tenue de veiller à une surveillance adéquate de l'application de la présente directive et que toutes les informations relatives à un navire ou un engin entrant dans le champ d'application de la présente directive doivent être accessibles à toutes les parties concernées par l'exploitation de ces navires et engins, par le biais d'une base de données transparente qui sera créée par la Commission;

considérant qu'il est nécessaire de veiller à ce que tous les États concernés par le trafic à destination et au départ des ports de la Communauté satisfassent aux mêmes exigences pour l'exploitation en toute sécurité de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ainsi que pour les enquêtes sur les accidents maritimes; que ces exigences ne sont pas incompatibles avec l'UNCLOS; que les pays tiers concernés par l'exploitation de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse entrant dans le champ d'application de la présente directive doivent être informés par les États membres des conditions imposées par la législation communautaire aux compagnies pour l'exploitation de services réguliers à destination et au départ des ports de la Communauté;

considérant qu'un comité composé de représentants des États membres doit assister la Commission dans la mise en oeuvre efficace de la présente directive; que cette fonction peut être remplie par le comité institué conformément à l'article 12 de la directive 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 polluantes²⁰;

considérant que certaines dispositions de la directive peuvent être adaptées par ce comité afin de tenir compte de modifications futures de la convention SOLAS qui sont entrées en vigueur et de veiller à une application harmonisée des modifications apportées à certaines résolutions de l'OMI,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

²⁰ JO n° L 247 du 5.10.1993, p. 19

Article premier

Objet

L'objet de la présente directive est de définir les conditions d'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports des États membres de la Communauté et de conférer aux États membres le droit de procéder, participer ou coopérer à toute enquête sur les accidents et incidents maritimes impliquant les navires qui assurent ces services.

Article 2

Définitions

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

- a) "transbordeur roulier": un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;
- b) "engin à passagers à grande vitesse": un engin à grande vitesse tel que défini dans la première règle du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date d'adoption de la présente directive, qui transporte plus de douze passagers;
- c) "convention SOLAS de 1974": la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et amendements y afférents en vigueur à la date d'adoption de la présente directive;
- d) "recueil HSC": le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI dans sa résolution MSC 36 (63) du 20 mai 1994, tel que modifié à la date d'adoption de la présente directive;
- e) "service régulier": une série de traversées par transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage
 1. soit selon un horaire publié;
 2. soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique évidente;
- f) "zone maritime": toute zone maritime telle que définie conformément à l'article 4, alinéa 2 de la directive 98/ /CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers;

- g) “certificats”: pour les transbordeurs rouliers, un certificat de sécurité pour navire à passager délivré soit conformément aux dispositions de la convention SOLAS de 1974, soit conformément à la directive 98/ /CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers; pour les engins à passagers à grande vitesse, un certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et un permis d’exploiter des engins à grande vitesse, délivrés conformément aux dispositions du recueil HSC; complétés par les registres des équipements et, le cas échéant, des certificats d’exemption;
- h) “certificat d’exemption”: tout certificat délivré conformément aux dispositions de la règle I A/12(a)(vi) de la convention SOLAS de 1974;
- i) “administration de l’État du pavillon”: les autorités compétentes de l’État dont le transbordeur roulier ou l’engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre le pavillon;
- j) “État d’accueil”: un État membre à destination ou au départ des ports duquel un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse assure un service régulier;
- k) “voyage international”: le voyage par mer d’un port d’un État membre vers un port situé hors de cet État membre ou inversement;
- l) “voyage national”: le voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d’un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre;
- m) “organisme agréé”: un organisme agréé conformément à l’article 4 de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l’inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes;
- n) “compagnie”: une société exploitant un ou plusieurs transbordeurs rouliers et à laquelle a été délivré un document de conformité conformément à l’article 5, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil ou une société exploitant un engin à passagers à grande vitesse à laquelle a été délivrée un document de conformité conformément à la règle IX/4 de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date d’adoption de la présente directive;
- o) “code d’enquête sur les accidents maritimes”: le code d’enquête sur les accidents et incidents maritimes adopté par l’OMI dans sa résolution A. 849 (20) du 27 novembre 1997;
- p) “visite spécifique”: une visite effectuée par l’État d’accueil comme prévu à l’article 7;
- q) “inspecteur qualifié”: un employé ou une autre personne du secteur public dûment autorisé par l’autorité compétente d’un État membre à effectuer des

visites et des inspections en vue de la délivrance de certificats et répondant aux critères de qualification et d'indépendance visés à l'annexe 6;

- r) "défaut": une situation se révélant non conforme aux exigences de la présente directive.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre, quel que soit leur pavillon, lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux ou nationaux dans des zones maritimes de classe A.
2. Un État membre peut, si cela est possible dans la pratique, appliquer la présente directive aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles visées au paragraphe 1. Dans ce cas, les règles pertinentes sont appliquées à tous les transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse opérant dans des conditions identiques, sans discrimination de pavillon, de nationalité ou de lieu d'établissement de la compagnie.

Article 4

Application

1. Chaque État d'accueil veille à ce que, en tant que condition pour l'exploitation d'un service régulier de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination ou au départ d'un ou de plusieurs de ses ports, les compagnies qui exploitent ou ont l'intention d'exploiter ces navires ou engins respectent les dispositions de l'article 6 et que leurs navires ou engins soient conformes aux exigences visées à l'article 5.
2. L'État d'accueil qui, après vérification conformément aux dispositions de l'article 7, paragraphe 1, estime qu'il y a conformité aux exigences visées au paragraphe 1, en informe la compagnie par écrit et n'interdit pas, pour des raisons émanant de la présente directive, à la compagnie d'exploiter son navire ou engin sur cette ligne régulière.
3. Un État d'accueil peut interdire à une compagnie d'exploiter un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse sur une ligne régulière à destination ou au départ d'un ou de plusieurs de ses ports:
 - lorsque les conditions visées aux articles 5 et 6 ne sont pas remplies, ou

- lorsque l'État du pavillon ne l'a pas consulté sur la pertinence des exemptions accordées, conformément à l'article 10, paragraphe 1, ou
 - lorsque les défauts constatés lors d'une des visites spécifiques visées à l'article 7 n'ont pas été corrigés de façon satisfaisante, conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 6, ou
 - pour les raisons énumérées dans l'annexe 2.
4. Lorsqu'un État d'accueil décide d'empêcher une compagnie d'exploiter un navire ou un engin pour les raisons mentionnées au paragraphe 3, il en informe la compagnie en indiquant les motifs et en précisant qu'elle dispose d'un droit de recours. Un recours n'entraîne pas automatiquement la suspension de la décision.
5. Les États d'accueil concernés par un même service régulier se concertent sur l'application des dispositions du présent article.

Article 5

Conditions à remplir par les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse

1. Les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse doivent:
- a) avoir obtenu un certificat valide de l'administration de l'État du pavillon ou d'un organisme agréé agissant en son nom;
 - b) faire l'objet de visites en vue de la délivrance de certificats conformément aux procédures et directives pertinentes annexées à la résolution A. 746 (18) de l'OMI sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, telles qu'elles sont en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive, ou à des procédures permettant d'atteindre le même objectif.
2. Les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse doivent:
- a) être conformes aux normes de classification définies par les règles d'un organisme agréé ou des règles considérées comme équivalentes par l'administration de l'État du pavillon pour la construction et l'entretien de la coque, des machines, des installations électriques et des systèmes de contrôle;
 - b) être équipés d'un enregistreur des données du voyage (VDR) fournissant des informations en vue d'une éventuelle enquête en cas d'accident. Le VDR doit être conforme aux normes de performance de la résolution A.861 (20) de l'OMI du 27 novembre 1997 ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI. Toutefois, pour les VDR installés à bord de transbordeurs rouliers ou d'engins à

passagers à grande vitesse construits avant l'adoption de la présente directive, des exemptions de conformité à certaines des exigences peuvent être accordées. Ces exemptions et les conditions dans lesquelles elles peuvent être accordées sont adoptées conformément à la procédure définie à l'article 12.

3. Les transbordeurs rouliers exploités dans une région où des règles spécifiques en matière de stabilité, adoptées au niveau régional et notifiées à la Commission conformément à la directive 83/189/CEE du Conseil conjointement avec les interprétations communes pouvant être adoptées conformément à la procédure prévue à l'article 12, doivent être conformes à ces règles.

Article 6

Conditions à remplir par les compagnies

1. Les compagnies prennent les mesures nécessaires à l'application des exigences spécifiques visées à l'annexe 1 de la présente directive et fournissent aux États d'accueil concernés par le service régulier, conformément aux procédures visées à l'article 10, paragraphe 5, la preuve de la conformité à ce paragraphe et à l'article 5.
2. Les compagnies ne peuvent pas empêcher les États d'accueil ou tout État membre particulièrement intéressé de procéder, participer pleinement ou coopérer à toute enquête sur un accident ou incident maritime tel que défini dans le code d'enquête sur les accidents maritimes, ni leur refuser l'accès aux informations fournies par le VDR de leur transbordeur ou engin impliqué dans un accident ou incident.
3. Les compagnies informent les États d'accueil que, pour les navires ou engins battant un pavillon autre que celui d'un État membre, l'administration de l'État de ce pavillon a accepté l'engagement de la compagnie de se conformer aux exigences imposées par les États d'accueil comme conditions pour l'exploitation d'un service régulier à destination ou au départ d'un ou de plusieurs de leurs ports.

Article 7

Vérification de la preuve de conformité

1. Chaque État d'accueil vérifie la validité de la preuve fournie conformément à l'article 5 et à l'article 6, paragraphe 1, et procède à toute visite spécifique initiale conformément aux directives exposées à l'annexe 3 afin de s'assurer que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse remplit

toutes les conditions requises pour l'exploitation d'un service régulier à destination ou au départ d'un ou de plusieurs de ses ports.

2. La vérification de la validité de la preuve de conformité à l'article 5 et l'article 6, paragraphe 1, et la visite spécifique initiale visée au paragraphe 1 sont effectuées soit avant la mise en service du navire ou engin sur la ligne régulière, soit 12 mois au plus tard après la date mentionnée à l'article 15, paragraphe 1 si, à cette date, le navire ou l'engin assure déjà des services réguliers à destination ou au départ de ports des États membres.

Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse assurant un service régulier pour lequel les États d'accueil concernés ont confirmé à la compagnie la conformité aux exigences requises pour l'exploitation de ce service régulier, est transféré vers un autre service régulier impliquant un autre État d'accueil, ce dernier tient le plus grand compte des confirmations délivrées précédemment pour ce navire ou engin. Pour autant que cet autre État d'accueil juge les confirmations antérieures satisfaisantes et que les conditions d'exploitation des services réguliers soient identiques, il peut dispenser ce navire ou engin d'une visite spécifique initiale avant sa mise en service sur cette autre ligne régulière.

3. Les États d'accueil effectuent également une visite spécifique conformément aux directives sur les visites spécifiques initiales exposées à l'annexe 3 chaque fois que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des modifications et transformations majeures, en cas de changement de gestion ou de pavillon ou en cas de transfert de classe.
4. Outre les visites initiales, deux visites spécifiques à l'improviste sont effectuées durant la période de validité des certificats conformément aux directives exposées à l'annexe 3. Au moins une de ces visites à l'improviste a lieu au cours d'une traversée normale du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse.
5. Les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse dont les visites spécifiques ont satisfait le ou les États d'accueil concernés sont dispensés par ces derniers des inspections renforcées visées à l'article 7, paragraphe 4 de la directive 95/21/CE du Conseil et des inspections renforcées en vertu du motif évident qu'ils appartiennent à la catégorie des navires à passagers définie à l'annexe V.3 et visée à l'article 7, paragraphe 1 de la directive 95/21/CE du Conseil.

Article 8

Procédures relatives aux visites spécifiques

1. Lorsque deux États d'accueil ou plus sont concernés par une visite spécifique du même navire ou engin, leurs administrations agissent en coopération les unes avec les autres. Les visites spécifiques sont effectuées par une équipe composée d'inspecteurs qualifiés du ou des États d'accueil concernés. Pour une visite spécifique initiale, l'équipe comprend également un inspecteur d'un organisme agréé. Les membres de cette équipe évaluent la conformité du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse avec les exigences visées à l'article 5 et à l'article 6, paragraphe 1, sur la base de leur jugement professionnel et en tenant compte des directives exposées à l'annexe 5. Ils signalent les défauts à l'administration des États d'accueil.
2. Lorsque les compagnies l'exigent, les États d'accueil invitent l'administration de l'État du pavillon qui n'est pas un État d'accueil à être représentée lors de toute visite spécifique effectuée conformément aux dispositions de la présente directive.
3. Lors de la planification d'une visite initiale, les États d'accueil tiennent dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du navire ou engin.
4. Les résultats des visites spécifiques sont consignés dans un rapport dont le format est établi conformément à la procédure définie à l'article 12.
5. En cas de désaccord persistant entre États d'accueil sur le respect des exigences visées à l'article 5 et à l'article 6, paragraphe 1, l'administration de tout État d'accueil concerné par une visite spécifique initiale communique immédiatement à la Commission les motifs du désaccord.

À moins d'être informée d'un arrangement entre les États d'accueil concernés dans un délai d'un mois, la Commission ouvre la procédure en vue de prendre une décision conformément à la procédure prévue à l'article 12.
6. Au cas où des défauts sont constatés, les États d'accueil obligent la compagnie de prendre les mesures nécessaires pour y remédier rapidement ou dans un délai déterminé et raisonnable si elles ne constituent pas un danger immédiat pour la sécurité du navire ou engin, son équipage et les passagers. Après correction des défauts, les États d'accueil concernés vérifient si cette correction est en tout point satisfaisante et, dans le cas contraire, interdisent l'exploitation du transbordeur ou de l'engin, comme prévu à l'article 4, paragraphe 3.

Article 9

Enquêtes sur les accidents

1. Les États membres définissent, dans le cadre de leur système juridique national, un statut juridique qui leur permet, à eux et à tout autre État membre particulièrement intéressé, de procéder, participer ou coopérer à toute enquête sur les accidents et incidents maritimes impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ de leurs ports et pour lesquelles ils assument des responsabilités en vertu de la présente directive.
2. Les États membres procédant, coopérant ou participant à ces enquêtes veillent à ce que celles-ci soient conduites de la manière la plus efficace possible et achevées dans les meilleurs délais en tenant compte du code d'enquête sur les accidents maritimes.
3. Les rapports d'enquête sont publiés et notifiés à la Commission.

Article 10

Mesures d'accompagnement

1. Les États membres qui délivrent ou reconnaissent un certificat d'exemption collaborent avec l'État d'accueil ou l'administration de l'État du pavillon concerné pour résoudre, avant la visite spécifique initiale, tout désaccord concernant la pertinence des exemptions.
2. Les États membres mettent en place les systèmes terrestres d'aide à la navigation appropriés et les autres systèmes d'information destinés à aider les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse pour lequel ils assument une responsabilité, à assurer en toute sécurité le service régulier, ou une partie de celui-ci.
3. Les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse qui assurent un service régulier à destination ou au départ de ports des États membres reçoivent un numéro d'identification conformément au système de numéros d'identification pour navires adopté par l'OMI dans sa résolution A.600 (15).
4. Chaque État membre transmet régulièrement à la Commission les données à jour visées à l'annexe 4 pour tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse qui assurent un service régulier à destination ou au départ de ses ports. Si deux États d'accueil ou plus sont concernés par le service régulier, les informations peuvent être fournies par l'un de ces États d'accueil.
5. Les États membres définissent et maintiennent, conformément à leur législation nationale, des procédures appropriées pour:

- assurer une vérification rapide de la preuve que la visite initiale mentionnée à l'article 7 a été effectuée;
 - empêcher les compagnies d'exploiter des services réguliers de transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse à destination ou au départ d'un ou de plusieurs de leurs ports, conformément à l'article 4, paragraphe 3;
 - garantir le droit de recours des compagnies conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 4.
6. Les États membres veillent à ce que les compagnies exploitant des services réguliers de transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse à destination ou au départ de leurs ports soient en mesure de mettre en oeuvre un système intégré de plans d'urgence à bord. À cet effet, ils ont recours au cadre que fournit la résolution A.852 (20) de l'OMI sur les directives relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord. Si deux États membres ou plus sont concernés par le service régulier en tant qu'États d'accueil, ils établissent en commun un plan pour les différents trajets.
7. Les États membres veillent à ce qu'ils collaborent pleinement, en leur qualité d'États d'accueil, avec l'administration de l'État du pavillon avant la délivrance du permis d'exploiter un engin à grande vitesse, conformément aux dispositions du paragraphe 1.9.3 du recueil HSC. Ils veillent à la mise en place et au maintien des restrictions d'exploitation qu'exigent les circonstances locales en vue de protéger la vie, les ressources naturelles et les activités côtières, et prennent les mesures nécessaires pour assurer l'application efficace de ces restrictions.

Article 11

Mesures de soutien

1. La Commission constitue et maintient une base de données contenant toutes les données fournies par les États membres conformément aux dispositions de l'article 10, paragraphe 4. Les données sont accessibles aux administrations de tous les États du pavillon et États d'accueil. La compagnie qui exploite un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse entrant dans le champ d'application de la présente directive, ainsi que d'autres parties concernées par l'exploitation du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse ont également accès aux données dans les conditions qui sont déterminées conformément à la procédure définie à l'article 12.
2. Les États membres informent les pays tiers qui assument des responsabilités en tant qu'États du pavillon ou des responsabilités comparables à celles d'un État d'accueil pour des transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse

entrant dans le champ d'application de la présente directive et opérant entre un port d'un État membre et un port d'un pays tiers, des exigences imposées par la présente directive à toute compagnie assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port de la Communauté.

Article 12

Comité réglementaire

La Commission est assistée par un comité institué conformément à l'article 12, paragraphe 1 de la directive 93/75/CEE. Le comité fonctionne conformément à la procédure définie aux paragraphes 2 et 3 de cet article.

Article 13

Procédure de modification

La présente directive peut être modifiée conformément à la procédure définie à l'article 12 afin d'adapter ses annexes pour tenir compte des modifications pertinentes des conventions et instruments communautaires mentionnés dans la présente directive, de l'entrée en vigueur de nouveaux instruments communautaires ainsi que de toute résolution de l'OMI considérée comme importante pour l'instauration ou l'amélioration du régime établi par la présente directive.

Article 14

Sanctions

Les États membres fixent les sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 15

Mise en oeuvre

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er janvier 2000 et en informent immédiatement la Commission.

Les dispositions de l'article 5, paragraphe 2, point b sont applicables au plus tard [30] mois après la date de publication de la norme CEI n° 61996 [ou le 1er janvier 2002, selon que l'une ou l'autre de ces dates est postérieure].

2. Lorsque les États membres adoptent ces mesures, 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 notifient immédiatement 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 16

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 17

Destination

Les États membres et la Commission sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE 1
EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX COMPAGNIES
(article 6, paragraphe 1)

Les compagnies veillent à ce que, à bord de leurs transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse:

- avant l'appareillage du navire ou de l'engin, le capitaine ait accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et qu'il participe aux systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par les États membres;
- les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire 699 (Nouvelles directives concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du Comité de la sécurité maritime soient appliquées;
- un tableau où figurent les conditions de vie et de travail à bord du navire soit placé en un endroit aisément accessible et indique au moins:
 - a) le programme de service en mer et au port;
 - b) le nombre maximum d'heures de travail ou le nombre minimum d'heures de repos requis;
- le capitaine ne soit pas mis dans l'impossibilité de prendre une décision qui, selon son jugement de professionnel, est nécessaire pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte;
- le capitaine tienne un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation;
- toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du transbordeur ou de l'engin, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes soient signalés rapidement à l'administration de l'État du pavillon et à l'État d'accueil et soient réparés rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante;
- un plan de voyage à jour soit disponible avant l'appareillage du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse. Lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution ... (70) du Comité de la sécurité maritime;
- les informations générales concernant les services et l'assistance mis à la disposition des personnes âgées et des personnes handicapées à bord du navire ou engin soient portées à la connaissance des passagers et soient disponibles dans des formats adaptés aux personnes souffrant de handicaps visuels.

ANNEXE 2

AUTRES MOTIFS JUSTIFIANT L'INTERDICTION POUR UNE COMPAGNIE D'EXPLOITER UN TRANSBORDEUR ROULIER OU UN ENGIN À PASSAGERS À GRANDE VITESSE

(article 4, paragraphe 3).

Non-respect avéré des obligations prévues par:

- la directive 93/75/CEE du Conseil, dans sa version modifiée,
- la directive 94/58/CE du conseil, dans sa version modifiée ou
- le règlement (CE) 3051/95 du Conseil, dans sa version modifiée.

ANNEXE 3

DIRECTIVES POUR LES VISITES SPÉCIFIQUES

(article 7)

1. La visite spécifique initiale a pour objet de vérifier si les exigences légales, notamment en matière de chargement, de stabilité, de protection contre les incendies, de nombre maximum de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, sont respectées et comprend, le cas échéant, au minimum les éléments suivants:
 - le démarrage du générateur de secours,
 - une inspection de l'éclairage de secours,
 - une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications,
 - un essai du dispositif de communication avec le public,
 - un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers,
 - la mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement,
 - l'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires, ainsi que des ventilateurs,
 - l'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie,
 - l'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie,
 - l'essai de la fermeture normale des portes d'incendie,
 - la mise en marche des pompes d'assèchement,
 - la fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance,
 - une démonstration prouvant que les membres-clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries,
 - la mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord,
 - la vérification de l'inventaire de toutes les embarcations de sauvetage et canots de secours,
 - l'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou engin.

Les visites spécifiques initiales comprennent une vérification destinée à déterminer si la construction et l'entretien de la coque, des machines, de l'installation électrique et du système de contrôle du navire ou de l'engin sont

conformes aux normes de classification spécifiées par les règles d'un organisme agréé. Toute visite spécifique ultérieure vérifie si cette conformité est maintenue.

2. Toute visite spécifique comprend, s'il y a lieu, les essais mentionnés au paragraphe 1 ainsi que la vérification du système d'entretien planifié à bord.

Toute visite spécifique porte plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage avec les procédures de sécurité et d'urgence ainsi que sur leur efficacité à les appliquer, l'entretien, la composition de l'équipage, les méthodes de travail, la sécurité des passagers, les opérations sur la passerelle, les opérations liées à la cargaison et aux véhicules. La visite comporte également une vérification de la capacité des marins de comprendre et, si nécessaire, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord, ainsi que des documents prouvant que les membres de l'équipe ont suivi avec succès une formation spéciale, particulièrement en ce qui concerne:

- l'encadrement des passagers,
- la familiarisation,
- la sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence,
- la gestion des situations de crise et le comportement humain.

La visite spécifique comprend une évaluation de la fatigue et une évaluation destinée à déterminer si le système d'affectation du personnel entraîne une fatigue excessive, particulièrement pour le personnel de veille. À cet effet, les programmes de veille, qui doivent être affichés, sont utilisés pour vérifier si les périodes minimales de repos sont respectées.

3. Lors de la vérification des certificats de compétence des membres de l'équipage, les certificats délivrés par des États tiers ne sont reconnus que s'ils sont conformes aux dispositions de l'article 9, paragraphe 3 de la directive 94/58/CE du Conseil, dans sa version modifiée, et si ces États figurent sur la liste blanche de l'OMI.
4. L'annexe 5 est une liste de directives applicables aux inspecteurs qualifiés effectuant des visites spécifiques.

ANNEXE 4

INFORMATIONS À COMMUNIQUER À LA COMMISSION

(article 10, paragraphe 4)

Nom du navire

Pavillon

Propriétaire

Compagnie

Numéro d'identification OMI

Symboles, marks et notations de classification et numéro d'inscription dans le registre de la société de classification

Informations sur les certificats légaux (dates, validité, exemptions)

Rapports de visites effectuées par l'État du pavillon et les sociétés de classification

Rapports de visites spécifiques

Qualifications de l'équipage

Limitations d'exploitation

Rapports concernant les défauts et les immobilisations en application de la directive 95/21/CE du Conseil

ANNEXE 5

DIRECTIVES APPLICABLES AUX INSPECTEURS QUALIFIÉS EFFECTUANT DES VISITES SPÉCIFIQUES

(article 8, paragraphe 1)

1. **Informations concernant les passagers.** Vérifier si le nombre de passagers pour lequel le navire est certifié n'est pas dépassé; si le système d'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme aux réglementations et est efficace. Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.
2. **Informations concernant le chargement et la stabilité.** Vérifier si, le cas échéant, des indicateurs de tirant d'eau fiables sont disponibles et sont utilisés; que des mesures sont prises pour veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé et la ligne de charge de compartimentage appropriée n'est pas submergée; si l'évaluation du chargement et de la stabilité est effectuée comme prévu; si les véhicules transportant des marchandises et les autres éléments de la cargaison sont pesés et les chiffres sont communiqués au navire en vue de l'évaluation du chargement et de la stabilité; si les plans de lutte contre les avaries sont affichés en permanence et des opuscules contenant les informations relatives à la lutte contre les avaries sont mis à la disposition des officiers du navire.
3. **Sécurité en mer.** S'assurer que le navire, avant son appareillage, est en état de prendre la mer, notamment par une procédure confirmant que toutes les portes de bordé étanches à l'eau et aux intempéries sont fermées, que toutes les portes des ponts-garages sont fermées avant l'appareillage du navire ou ne restent ouvertes que le temps nécessaire à la fermeture de la visière d'étrave. Vérifier les dispositifs de fermeture des portes d'étrave, arrière et latérales, et l'existence de voyants lumineux et d'un système de surveillance par télévision indiquant leur état sur la passerelle de navigation. Tout problème de fonctionnement des voyants lumineux, particulièrement en ce qui concerne les commutateurs au niveau des portes, doit être constatée et signalée.
4. **Consignes de sécurité.** La forme des consignes de sécurité de routine et l'affichage d'instructions et de conseils sur les procédures d'urgence dans la ou les langues appropriées. Vérifier si les consignes de sécurité sont diffusées au début du voyage et peuvent être entendues dans tous les lieux auxquels les passagers ont accès, y compris les ponts découverts.
5. **Mentions au journal de bord.** Vérifier le journal de bord pour s'assurer qu'il y est fait mention des procédures de fermeture de la porte d'étrave, de la porte arrière et d'autres portes étanches à l'eau et aux intempéries, des exercices de manoeuvre des portes étanches de compartimentage, de l'essai des appareils à gouverner, etc. Vérifier en outre si les données relatives au tirant d'eau, aux

francs-bords et à la stabilité sont enregistrées ainsi que la langue de travail commune de l'équipage.

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

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate; si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage est disponible à terre; si le capitaine a connaissance des exigences en matière de notification conformément à la directive 93/75/CEE, dans sa version modifiée, et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins. Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

7. **Arrimage des véhicules de transport de marchandises.** Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés (par groupes ou par saisines individuelles, par exemple), si un nombre suffisant de points d'ancrage est disponible. Les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps. L'éventuel système d'arrimage des cars et des motos. La disponibilité d'un manuel d'arrimage de la cargaison.
8. **Ponts-garages.** Vérifier si les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison sont surveillés en permanence par un service de ronde ou un système de télévision de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers; si les portes d'incendie et accès restent fermés et si des avis sont affichés interdisant aux passagers de se rendre sur les ponts-garages lorsque le navire fait route.
9. **Fermeture des portes étanches.** Vérifier si la procédure de fermeture des portes étanches de compartimentage décrite dans les instructions d'utilisation du navire est suivie; si les exercices requis sont effectués; si la commande des portes étanches à partir de la passerelle est maintenue, si possible, sur "local"; si les portes restent fermées en cas de visibilité réduite et toute situation dangereuse; si les membres d'équipage sont informés de la manière correcte de manoeuvrer les portes et sont conscients des dangers que comporte une manoeuvre incorrecte.
10. **Surveillance incendie par service de ronde.** Vérifier si un service de ronde efficace est maintenu afin de déceler rapidement tout début d'incendie. Cette

surveillance doit s'étendre aux locaux de catégorie spéciale non équipés d'un système fixe de détection et d'alarme d'incendie, les rondes dans ces locaux pouvant être effectuées comme indiqué au paragraphe 8.

- 11 a). **Communications en cas d'urgence.** Vérifier si, en fonction du rôle d'appel, il y a un nombre suffisant de membres de l'équipage pour venir en aide aux passagers en cas d'urgence et s'ils sont facilement identifiables et capables de communiquer avec les passagers en cas d'urgence, en tenant compte d'une combinaison appropriée et adéquate d'un ou de plusieurs des facteurs suivants:
- a) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un trajet déterminé;
 - b) la probabilité que la capacité d'employer un vocabulaire anglais élémentaire pour les instructions de base peut constituer un moyen de communication avec un passager qui a besoin d'assistance, que ce passager et le membre de l'équipage partagent une langue commune ou non;
 - c) la nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement, des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique);
 - d) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été communiquées aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s);
 - e) les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.
- 11 b) **Langue de travail commune des membres de l'équipage.** Vérifier si une langue de travail a été établie afin d'assurer un travail efficace de l'équipage en matière de sécurité, et si cette langue de travail est indiquée dans le journal de bord du navire.
12. **Équipement de sécurité.** Vérifier si les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les portes d'incendie et d'autres éléments destinés à la protection contre l'incendie qui peuvent être aisément inspectés, se trouvent en bon état d'entretien; si les plans de lutte contre l'incendie sont affichés en permanence ou que des opuscules contenant les informations équivalentes sont mis à la disposition des officiers du navire; si les brassières de sauvetage sont arrimées de façon adéquate et si l'emplacement des brassières de sauvetage pour les enfants est aisément identifiable; si le chargement des véhicules n'empêche pas la manoeuvre des moyens de lutte contre l'incendie, des dispositifs d'arrêt d'urgence, des vannes de décharge etc., qui peuvent se trouver sur les ponts-garages.

13. **Équipement de navigation et de radiocommunications.** Vérifier si l'équipement de navigation et de radiocommunications, y compris les RLS, est opérationnel.
14. **Éclairage de secours supplémentaire.** Vérifier s'il existe un éclairage de secours supplémentaire lorsque la réglementation l'exige et si les défauts de fonctionnement sont consignés dans un registre.
15. **Moyens d'évacuation.** Vérifier si les moyens d'évacuation sont indiqués conformément aux règles applicables et sont illuminés par les sources d'électricité principale et de secours. Déterminer quelles sont les mesures prises pour que les véhicules n'entravent pas les voies d'évacuation lorsque celles-ci traversent les ponts-garages. Vérifier si les issues, particulièrement celles des boutiques hors taxes, qui se sont déjà trouvées obstruées par une quantité excessive de marchandises, restent dégagées.
16. **Manuel des opérations.** Vérifier si des copies du manuel des opérations sont fournies au capitaine et à chaque officier supérieur et si d'autres copies sont mises à la disposition de tous les membres de l'équipage; s'il existe des listes de contrôle couvrant les préparatifs de l'appareillage et d'autres opérations.
17. **Propreté de la salle des machines.** Vérifier si la salle des machines est maintenue en état de propreté selon les procédures d'entretien.
18. **Élimination des débris.** Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des débris sont satisfaisants.
19. **Entretien planifié.** Toutes les compagnies doivent prévoir des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave, la porte arrière et les ouvertures latérales ainsi que leurs dispositifs de fermeture, la salle des machines et l'équipement de sécurité. Tous les éléments doivent être vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Il doit exister des procédures d'enregistrement des défauts et de confirmation qu'on y a remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces défauts et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'ils ont été rectifiés. La vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure doit comprendre l'inspection des indicateurs, de l'équipement de surveillance et des dalots dans les espaces situés entre la visière d'étrave et la porte intérieure, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.
20. **En cours de navigation.** En cours de navigation, il convient de vérifier s'il n'y a pas surpeuplement, notamment en ce qui concerne la disponibilité de sièges et l'obstruction des couloirs, escaliers et issues de secours par des bagages et des passagers ne trouvant pas de place assise; si les passagers ont évacué le pont-garage avant l'appareillage du navire et ne peuvent de nouveau y avoir accès que juste avant l'accostage.

ANNEXE 6

CRITÈRES DE QUALIFICATION ET D'INDÉPENDANCE POUR LES INSPECTEURS QUALIFIÉS

(article 2, paragraphe q)

1. Pour procéder aux visites spécifiques visées à l'article 7, l'inspecteur qualifié doit être autorisé par l'autorité compétente de l'État membre.
 2. Soit:
 - l'inspecteur qualifié doit avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, pendant un an au moins la fonction d'inspecteur de l'État du pavillon dans le domaine des visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974,
 - et
 - a) être titulaire d'un brevet de capitaine l'autorisant à commander un navire de 1.600 tonneaux ou plus (convention STCW, règle II/2), ou
 - b) être titulaire d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à remplir cette tâche à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW (convention STCW, règle III/2), ou
 - c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions,
 - Les inspecteurs qualifiés titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent avoir exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machines", selon le cas,
- soit
- l'inspecteur qualifié doit:
- être titulaire d'un diplôme universitaire délivré par un État membre ou avoir suivi une formation équivalent, et
 - avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires dans un État membre et être diplômé de cette école, et
 - avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, pendant deux ans au moins, les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon chargé de visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974.
3. Les inspecteurs qualifiés doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
 4. Les inspecteurs qualifiés doivent avoir une connaissance suffisante des dispositions de la convention SOLAS de 1974 et des procédures pertinentes de la présente directive.

5. Les inspecteurs qualifiés qui effectuent des visites spécifiques ne doivent détenir avoir aucun intérêt commercial dans la compagnie concernée, dans toute autre compagnie exploitant un service régulier à destination ou au départ de l'État d'accueil concernés, ni dans les transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse visités; ils ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats à cette fin, ni travailler pour le compte de telles organisations.

DÉCISION DU COMITÉ MIXTE DE L'EEE

N° (..) / 9.

du (..) (.....) 199.

modifiant l'annexe XIII (transport) de l'accord sur l'EEE

LE COMITÉ MIXTE DE L'EEE,

vu l'accord sur l'Espace économique européen tel que modifié par le protocole portant adaptation de l'accord sur l'Espace économique européen, ci-après dénommé l'accord, et notamment son article 98,

considérant que l'annexe XIII de l'accord a été modifiée par la décision du comité mixte de l'EEE n° 8/96 ⁽¹⁾;

considérant la directive (98/./CE) du Conseil, du (.. ... 1998), relative aux conditions d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté ⁽²⁾ doit être intégrée à l'accord,

DÉCIDE:

Article premier

Le point suivant est inséré après le 56c (règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil):

"56.d 395 L : directive (98/./CE) du (.. ... 1998) relative aux conditions d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté.(JO n° L ... du 1998, p. ..)"

Article 2

Les textes de la directive 98/./CE en langues islandaise et norvégienne annexés aux versions linguistiques respectives de la présente décision, font foi.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le .../.../19..., pour autant que toutes les notifications prévues à l'article 103, paragraphe 1 de l'accord aient été faites au comité mixte de l'EEE.

Article 4

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

Fait à Bruxelles, le/....../199..

Par le comité mixte de l'EEE
Le président

.....

- (1) JO n° L 102 du 25.4.96, p. 51.
- (2) JO n° L du 9., p. ...

FICHE FINANCIÈRE

1 TITRE DE L'ACTION **Proposition de directive du Conseil relative aux conditions d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté.**

2 LIGNE BUDGÉTAIRE CONCERNÉE Partie A (voir point 10)
Partie B: B2-702 (voir point 7)

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 d'un régime commun obligatoire de visites pour les services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse et d'un régime d'enquêtes sur les accidents.

4.2 Période couverte et modalités de reconduction

indéfinie

5 CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 Dépenses non obligatoires

5.2 Crédits non dissociés: partie A
Crédits dissociés: partie B

6 TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

Dépenses pour l'élaboration d'une base de données contenant les informations relatives aux compagnies ainsi qu'à leurs navires et engins assurant des services réguliers de transport par transbordeurs dans la Communauté.

Dépenses administratives pour l'exploitation de la base de données (mise à jour des informations).

7 INCIDENCE FINANCIÈRE sur la partie B (crédits opérationnels):

7.1 Méthode de calcul du coût total de l'action (relation entre coûts individuels et coût total)

Le coût total comprend les dépenses de matériel et le coût de développement du logiciel nécessaire au fonctionnement de la base de données.

7.2 Ventilation des coûts par poste

Crédits d'engagement en millions d'écus
(prix courants)

Ventilation	année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suivantes	Total
Matériel	0,25	0,10	0,050	0,035	0,035	0,035	0,505
Logiciel	0,50	0,25	0,075	0,075	0,075	0,075	1,050
Total	0,75	0,35	0,125	0,110	0,110	0,110	1,555

8 DISPOSITIONS ANTIFRAUDE PRÉVUES

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

9 ÉLÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques et quantifiables; population visée

L'amélioration de la protection de la vie humaine pour les citoyens européens à l'aide de mesures réduisant les risques auxquels ils sont exposés lors de voyages à bord de transbordeurs rouliers ou d'engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier dans la Communauté, en veillant à ce que tous les navires et engins soient soumis au même régime obligatoire de visites avant leur mise en service sur une ligne régulière. Les résultats de ces visites doivent être portés à la connaissance de toutes les parties intéressées sous la forme la plus appropriée, à savoir une base de données informatique qui peut être mise à jour et consultée aisément. Ceci garantira la transparence et la clarté concernant les conditions requises pour exploiter des services réguliers de transbordeurs dans chaque État membre.

9.2 Justifications de l'action

Aider les États membres dans la mise en oeuvre de la directive en fournissant un instrument d'information nécessaire pour une application harmonisée et cohérente des dispositions de la directive. Fournir à la Commission de manière harmonisée les informations nécessaires pour évaluer l'efficacité de la directive et permettre au comité de prendre des décisions sur la base d'informations fiables et exhaustives.

9.3 Suivi et évaluation de l'action

Le suivi et l'évaluation de l'action se feront par l'analyse des informations recueillies dans la base de données et qui sont fournies par l'administration des États membres sur la base des visites effectuées, et par le biais d'un rapport annuel soumis au Comité de la sécurité maritime.

Le nombre des navires et engins visités annuellement servira de mesure des activités déployées (indicateurs de résultat) et les performances en fonction des objectifs (indicateurs d'impact) seront mesurées sur la base du nombre et des motifs des décisions prises par les États membres d'interdire l'exploitation de services réguliers de transbordeurs ou engins à destination ou au départ de leurs ports.

Si nécessaire, ce suivi et cette évaluation sont complétés par des missions d'information destinées à déterminer les causes et les motifs pour lesquels l'exploitation de transbordeurs et engins à destination ou au départ de ports des États membres a été interdite.

Une analyse des résultats de l'évaluation servira à faire rapport au comité et proposer d'éventuelles modifications en vue d'une meilleure application de la directive.

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

Type de poste		Effectifs chargés de la gestion de l'action		Ressources		Durée
		<u>Postes permanents</u>	<u>Postes temporaires</u>	Ressources disponibles dans la DG ou le service concerné	Ressources additionnelles	
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	-	1	1	-	3 ans indéfinie
	B	1	-	1	-	
	C	-	-	-	-	
Autres ressources		-	-	-	-	-
Total		1	1	2	-	

10.2 Incidence financière globale des ressources humaines additionnelles

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

10.3 Augmentation des autres dépenses administratives résultant de l'action

Ligne budgétaire	Montants (en écus)	Méthode de calcul
A 2510	20.000	*
A 130	12.000	**
Total	32.000	

* Le Comité de 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 (frais de voyage estimés à 20.000 écus).

** Missions: 6 missions dans l'UE sont estimées nécessaires pour assurer le suivi de la proposition (dépenses annuelles estimées: 12.000 écus). Les ressources seront obtenues par redéploiement du budget des missions.

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES et en particulier sur les petites et moyennes entreprises

TITRE DE LA PROPOSITION:

Proposition de directive du Conseil relative aux conditions d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté.

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE: COM (95)302 final du 12.07.1995

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?*

L'obligation de la Communauté est de garantir la sécurité des transports maritimes (article 84, paragraphe 2 du traité en relation avec l'article 75, paragraphe 1c). L'objectif principal de la proposition est d'établir et de maintenir des conditions harmonisées pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports de la Communauté, d'établir un niveau de sécurité uniforme et d'assurer une participation adéquate des États membres aux enquêtes sur les accidents maritimes impliquant ces navires ou engins.

En vertu du principe de subsidiarité, il incombe aux États membres de décider des moyens d'application les mieux adaptés à leur système interne afin d'assurer une mise en oeuvre et une application harmonisées des dispositions de la directive.

Il incombe aux États membres de décider si, et dans quelle mesure, les dispositions de cette directive doivent être étendues aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux au cours desquels ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la côte la plus proche. Cette question est laissée à l'appréciation des États membres conformément au principe de subsidiarité, dans le but de réduire l'impact sur les entreprises concernées (voir point 5 ci-dessous).

L'impact sur les entreprises

2. *Qui sera affecté par la proposition?*

- *quels secteurs d'entreprises?*
- *quelles tailles d'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 compagnies de navigation exploitant des services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports des États membres. Un certain nombre de ces compagnies sont des petites et moyennes entreprises, notamment celles qui opèrent sur des lignes nationales dans une zone géographique limitée et dont les navires ne naviguent la plupart du temps que dans la limite des 20 milles de la côte.

Par contre, un certain nombre de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, en particulier sur des lignes internationales, sont exploités par de grandes compagnies, telles que P&O et Stena Sealink en mer d'Irlande et Finmare dans l'Adriatique (92 navires).

Selon les informations fournies par les États membres, le nombre total de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse exploités par ces compagnies sur des lignes nationales et internationales est de quelques milliers, avec une concentration particulièrement élevée en France, en Italie, en Espagne et en Grèce.

Ces entreprises ne sont pas implantées dans des zones géographiques particulières de la Communauté: des services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse existent dans tous les États membres ayant un littoral. Le nombre de navires et engins déployés est généralement proportionnel à la longueur de la côte, au nombre de ports, au nombre d'îles situées dans les eaux territoriales et, dans le cas des voyages internationaux, à la demande du public en matière de transport maritime de passagers à destination des pays voisins (cf. trafic trans-Manche et services de transport par ferries en mer Baltique et en Méditerranée).

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

Les compagnies devront garantir et prouver que les transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse qu'elles ont l'intention d'exploiter sur des services réguliers sont conformes aux normes de sécurité définies par les conventions internationales et la législation communautaire. À cet effet, elles devront soumettre ces navires et engins, avant leur mise en service sur une ligne régulière, à une visite initiale effectuée par les administrations des États membres à destination et au départ des ports desquels elles souhaitent opérer.

Le maintien de la conformité de ces navires et engins aux dispositions de la présente directive fera l'objet de contrôles réguliers sous forme de visites spécifiques intermédiaires.

En retour, les navires et engins qui demeurent conformes aux conditions de leur exploitation pour des services réguliers peuvent bénéficier d'une dispense de régime d'inspections renforcées par l'État du port établi par la directive 95/21/CE du Conseil.

En outre, ces compagnies devront veiller à ce que les États membres concernés obtiennent le droit de participer à toute enquête sur les accidents maritimes impliquant un de leurs navires ou engins, quel que soit son pavillon et le lieu de l'accident. Afin de faciliter ces enquêtes, les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse devront être équipés d'un enregistreur des données du voyage (boîte noire) conforme aux normes de performance adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI).

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

La proposition ne devrait pas avoir d'impact sur l'emploi dans les compagnies exploitant des services réguliers de transbordeurs roulier et d'engins à passagers à grande vitesse.

La proposition est susceptible d'avoir un impact substantiel et bénéfique sur la compétitivité des entreprises. L'introduction d'un régime harmonisé de visites applicable à tous les navires et engins exploités sur la même ligne régulière à destination et au départ de ports des États membres créera des conditions de concurrence égales pour tous les opérateurs concernés. Étant donné que le cabotage maritime sera libéralisé dans toute la Communauté vers la fin de la prochaine décennie, une telle harmonisation dans la mise en oeuvre et l'application des normes de sécurité internationales et communautaires permettra d'éviter les distorsions de concurrence.

La proposition devrait avoir un effet bénéfique sur les investissements et la création de nouvelles entreprises étant donné que, par l'obligation d'installer un enregistreur des données du voyage, elle encouragera et accélérera la mise au point et la fabrication de ce type d'équipement. L'installation de l'équipement à bord fournira également d'autres possibilités d'emploi dans le secteur de la construction/réparation navale et les secteurs connexes (électricité).

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

Pour les raisons indiquées au paragraphe 3, le champ d'application de la directive a été limité aux services réguliers sur des lignes internationales et aux voyages nationaux au cours desquels le navire ou l'engin s'éloigne de plus de 20 milles de la côte. Il incombe aux États membres de décider si les exigences doivent s'appliquer en partie ou en totalité aux navires et engins effectuant des voyages nationaux dans la limite des 20 milles de la côte. C'est particulièrement dans ce type de transport que les petites et moyennes entreprises sont actives. On estime que la sécurité de cette catégorie de navires et engins sera suffisamment couverte lorsque la directive du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers entrera en vigueur, cette directive prévoyant une série d'exigences détaillées et harmonisées en matière de sécurité pour les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux, ainsi qu'un système harmonisé de visites et de délivrance de certificats destiné à en assurer l'application.

Consultation :

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

Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA):

Les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse étaient essentiellement préoccupées par le fait que la proposition pourrait conduire à une série de visites et certificats supplémentaires, mais ont reconnu les avantages substantiels qu'elle peut offrir aux compagnies exploitant des navires et des engins qui sont entièrement conformes aux normes de sécurité internationales et communautaires.

En outre, le régime de visites proposé permettrait aux opérateurs de connaître avec certitude les conditions à remplir et faciliterait le transfert de ces navires et engins vers d'autres services réguliers similaires dans la Communauté sans qu'il soit nécessaire d'adapter leur configuration, leur équipement ou leurs effectifs pour satisfaire aux exigences différentes des divers États membres, comme cela semble être le cas actuellement.

Enfin, les compagnies considèrent que la dispense d'inspections renforcées effectuées à l'improviste par l'État du port pour les navires et les engins qui remplissent les conditions imposées par cette directive constitue une compensation non négligeable récompensant les opérateurs de qualité.

Fédération des syndicats des transporteurs de l'Union européenne (FST)

La FST a approuvé sans réserve l'initiative de la Commission et a insisté sur le fait qu'il convient de tenir le plus grand compte de l'application efficace des exigences en matière d'équipage et des dispositions sociales ayant fait l'objet d'accords internationaux.

ISSN 0254-1491

COM(98) 71 final

DOCUMENTS

FR

07 11 06

N° de catalogue : CB-CO-98-075-FR-C

ISBN 92-78-30977-X

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg