



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25.03.2002
COM(2002) 158 final

2002/0074 (COD)
2002/0075 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

(présentées par la Commission)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté

1. PRESENTATION GENERALE

Dans la présente communication, la Commission propose un ensemble de mesures visant à améliorer la législation communautaire sur la sécurité des bateaux à passagers en accord avec les objectifs indiqués dans son Livre blanc sur la politique des transports¹. Ces mesures consistent en une proposition concernant des exigences de stabilité spécifiques pour les transbordeurs rouliers de passagers, et une proposition de révision de la directive 98/18/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. On trouvera également un exposé de la manière dont la Commission envisage les choses en ce qui concerne le régime de responsabilité civile des entreprises assurant le transport de personnes par mer et la révision de la Convention d'Athènes, de l'OMI, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, de 1974.

Dans sa communication de 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime², la Commission a souligné la nécessité de prendre série de mesures pour améliorer et harmoniser les règles de sécurité applicables aux bateaux à passagers. Une série d'accidents tragiques survenus à des bateaux à passagers dans les eaux territoriales de l'Union européenne ont encore souligné davantage la nécessité de prendre des mesures dans ce domaine³. La Communauté a entrepris, en quelques années seulement, de renforcer sensiblement sa législation sur la sécurité des bateaux à passagers. En particulier, quatre nouveaux instruments communautaires ont été adoptés afin d'établir des normes de la sécurité égales pour tous les bateaux passagers de la Communauté⁴, de fixer des exigences particulières pour les services de transbordeurs rouliers⁵, d'assurer une meilleure information sur les personnes voyageant à bord de bateaux à passagers⁶, et de veiller à une mise en œuvre rapide du code ISM sur les bateaux à passagers⁷.

¹ Livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM (2001) 370 du 12 septembre 2001. Ce document fixe comme priorité l'amélioration constante de la sécurité des transports maritimes, l'amélioration des conditions de transport pour les voyageurs et le renforcement des droits des passagers dans les différents modes de transport.

² Communication de la Commission pour une politique commune de la sécurité maritime COM(93)66 du 24.2.1993.

³ Voir p. ex. la résolution du Conseil, du 22 décembre 1994, sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, JO C 379 du 31.12.1994.

⁴ Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, JO L 144 du 15.5.1998, p.1

⁵ Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, JO L 138 du 1.6.1999, p.1

⁶ Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers, JO L 188 du 2.7.1998, p. 35

⁷ Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, du 8 décembre 1995, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers (JO L 320 du 30.12.1995, p.14), modifié par le règlement (CE) n° 179/98 de la Commission du 23 janvier 1998 (JO L 19 du 24.1.1998, p. 35)

L'application de ces mesures et l'évaluation de leur efficacité ont fait apparaître certaines lacunes et ont confirmé le fait qu'on n'était pas encore arrivé à une harmonisation complète des règles pour tous les bateaux à passagers à destination ou en provenance des ports de l'Union européenne. On avait déjà commencé à évaluer les règles de sécurité pour les passagers en vue de proposer des améliorations, lorsque la dernière catastrophe survenue en Europe, le naufrage du transbordeur à passagers *Express Samina* dans les eaux grecques, a une fois de plus souligné à quel point il était nécessaire que les États membres et la Commission intensifient leurs efforts pour éviter que de tels accidents ne puissent encore se produire.

En outre, la Commission suit de très près les évolutions dans le domaine de la construction des bateaux à passagers, en particulier en ce qui concerne l'augmentation de leur taille (jusqu'à 150 000 tonnes brutes) et du nombre maximal de personnes pouvant être embarquées (jusqu'à 5000 passagers et membres d'équipage). En fait, on s'est demandé si les normes de sécurité actuellement applicables en matière de construction et d'exploitation conviennent pour les bateaux à passagers de très grande capacité. L'OMI étudie actuellement cette question au niveau technique, et compte tenu de ces travaux et de l'analyse qui en sera faite au niveau communautaire, la Commission proposera de nouvelles actions dans le domaine de la sûreté et de la sécurité des bateaux à passagers dans le courant du second semestre de 2002.

2. EXIGENCES DE STABILITE SPECIFIQUES POUR LES TRANSBORDEURS ROULIERS DE PASSAGERS ASSURANT UN SERVICE A DESTINATION OU EN PROVENANCE DES PORTS DE L'UE

2.1. Éléments d'appréciation

La stabilité des bateaux à passagers après abordage est un élément essentiel de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers. L'efficacité avec laquelle l'évacuation des passagers et les opérations de recherche et de sauvetage peuvent être assurées dépend directement de la durée pendant laquelle un bateau peut rester à flot en cas d'avarie grave. Cet élément devient même encore plus important à présent que les transbordeurs rouliers desservant les ports communautaires sont de plus en plus grands et qu'ils transportent un nombre toujours plus important de passagers et de membres d'équipage. Un des plus grands dangers que peut courir un transbordeur roulier équipé d'un pont roulier fermé réside dans l'invasion de ce pont par une grande quantité d'eau.

Au niveau international, la stabilité des transbordeurs rouliers à passagers est principalement réglementée par référence aux normes SOLAS 90, qui traitent implicitement le cas d'un envahissement du pont roulier dans une mer modérée avec une hauteur de vague significative d'environ 1 m 50⁸. Ces normes sont également appliquées aux services assurés à l'intérieur de l'Union européenne en application de la directive 98/18/CE.

En février 1996, après la tragédie de l'*Estonia* dans la mer Baltique, huit États européens (le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le

⁸ En outre, l'article 4, paragraphe 1 de la directive 1999/35/CE relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse prévoit que les transbordeurs rouliers doivent être conformes aux exigences de stabilité spécifiques adoptées au niveau régional lorsqu'ils effectuent dans cette région un service couvert par cette législation régionale.

Royaume-Uni) sont convenus, par un accord spécial dit « accord de Stockholm⁹ » d'introduire des exigences de stabilité spécifiques pour les transbordeurs rouliers à passagers. L'idée centrale de cet accord, c'est qu'un bateau doit être conçu de manière à résister au chavirement même quand le pont roulier est envahi par une certaine quantité d'eau. Cet accord introduit des exigences techniques qui vont plus loin que celles des normes SOLAS 90, en ce sens qu'elles ont pour effet d'accroître la surviabilité des navires dans des mers plus houleuses, en adaptant les exigences de la convention SOLAS pour tenir compte des effets d'un envahissement du pont roulier après avarie.

Les exigences de stabilité s'appliquent à tous les transbordeurs rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent des services internationaux de transport de passagers entre des ports désignés ou au départ et à destination de ports désignés dans la zone couverte par l'accord. En outre, toutes les parties à l'accord de Stockholm ont actuellement étendu son application aux voyages intérieurs équivalents.

2.2. Position de la Commission

À l'issue de la conférence diplomatique qui a abouti à l'adoption de l'accord de Stockholm, la Commission a publié une déclaration dans laquelle elle prend acte de l'accord conclu et indique que le même niveau de sécurité doit être assuré pour tous les transbordeurs rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires. Prenant acte du fait que l'accord n'est pas applicable dans les autres parties de la Communauté, la Commission a annoncé son intention d'examiner les conditions locales prédominantes dans lesquelles des transbordeurs rouliers à passagers naviguent dans les eaux européennes, et d'étudier les effets de l'accord de Stockholm dans les régions où il est appliqué. Enfin, la Commission a déclaré qu'à la lumière de cet examen, elle déciderait s'il y a lieu de prendre de nouvelles initiatives dans ce domaine.

Conformément à son engagement, la Commission a analysé la portée et les effets de l'application de l'accord de Stockholm concernant les exigences de stabilité spécifiques pour les transbordeurs rouliers à passagers et a examiné s'il convenait d'étendre le champ d'application dudit accord aux eaux territoriales européennes où il n'est pas applicable. Cette analyse a été terminée en 2001, et ses principaux résultats, qui sont basés sur des contributions de sources variées ainsi que sur une étude spécifique commandée par la Commission, peuvent être résumés comme suit :

- Les vagues de la Méditerranée ont une hauteur comparable à celles de la mer Baltique, tandis que celles des côtes atlantiques de la France, de l'Espagne et du Portugal sont comparables, en hauteur, à celles de la mer du Nord et de la Manche. Les paramètres relatifs à la visibilité et à la température de l'eau sont généralement plus favorables dans la Méditerranée que dans la zone visée par l'accord de Stockholm, mais d'un autre côté, les vagues méditerranéennes sont plus courtes. En conclusion, on peut dire que la hauteur des vagues est semblable dans le sud et dans le nord de l'Europe.
- La mise en œuvre de l'accord de Stockholm n'a pas posé de grands problèmes aux entreprises ni aux gouvernements signataires. Beaucoup de navires visés n'ont pas dû être transformés. Sur les 140 bateaux visés par l'accord, 69 % ont pu être adaptés pour moins d'un million d'euros. On estime à 85 millions d'euros le coût total des travaux de mise à niveau, mais l'essentiel de ces coûts étaient davantage liés à une mise en conformité

⁹ « Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages between or to or from designated ports in North-West Europe and the Baltic Sea », annexé à la lettre circulaire n° 1891 de l'OMI du 29 avril 1996.

accélérée aux normes SOLAS 90 qu'à la mise en conformité aux exigences de l'accord de Stockholm.

- Le coût de la mise en conformité de la flotte du sud de l'Europe aux dispositions de l'accord de Stockholm devrait être approximativement égal à celui qu'entraînerait une adaptation aux normes SOLAS 90. Comme la mise en conformité avec les règles de la convention SOLAS devra de toute façon être réalisée dans les prochaines années, sur la base du calendrier de l'OMI (trafic international) et de la directive 98/18/CE (trafic intérieur UE), le secteur devrait déjà avoir prévu les investissements nécessaires à l'adaptation des bateaux concernés.
- L'application des exigences supplémentaires de l'accord de Stockholm aux bateaux du sud de l'Europe uniformisera les exigences de stabilité dans toute l'Union européenne et relèvera ainsi le niveau de sécurité dans la Communauté.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime qu'en ce qui concerne les exigences de stabilité applicables aux transbordeurs rouliers après avarie, il n'est pas justifié d'établir ou de maintenir une différence entre le nord et le sud (accord de Stockholm pour le nord, et normes SOLAS 90 pour le sud), tant du point de vue des paramètres de sécurité que pour des raisons technico-économiques. Pour ces raisons, la Commission propose une directive visant à appliquer les exigences de stabilité spécifiques de l'accord de Stockholm à tous les transbordeurs rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux dans l'Union européenne. Cette initiative présente l'avantage de renforcer la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté et d'uniformiser la réglementation qui leur est applicable pour les voyages internationaux. La proposition est jointe en annexe I à la présente communication.

Tenant compte du fait que les conditions d'exploitation des transbordeurs rouliers à passagers effectuant des voyages nationaux dans les États membres sont souvent semblables à celles qu'on rencontre dans les voyages internationaux, la Commission propose également de revoir la directive 98/18/CE du Conseil afin d'introduire des normes de stabilité identiques ou équivalentes pour les transbordeurs rouliers exploités sur des trajets nationaux.

3. REVISION DE LA DIRECTIVE 98/18/CE DU CONSEIL ETABLISSANT DES REGLES ET NORMES DE SECURITE POUR LES NAVIRES A PASSAGERS.

3.1. Introduction

Bien que la Directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passager¹⁰ soit relativement récente, sa mise en œuvre a déjà donné lieu à un certain nombre de problèmes. Aussi, la Commission estime-t-elle utile de proposer certaines modifications. La révision proposée consiste principalement à renforcer certaines parties essentielles de la directive et à simplifier certaines de ses dispositions. La proposition, qui constitue l'annexe 2 de la présente communication, comprend les modifications exposées ci-après.

3.2. Publication de la liste des zones maritimes (article 4, paragraphe 2)

L'article 4 de la directive 98/18/CE prévoit que des zones maritimes de différentes catégories doivent être déterminées pour servir au classement des navires en fonction de la zone où ils

¹⁰ JO L144 du 15. 5. 1998, p. 1

sont autorisés à naviguer. Le paragraphe 2 dudit article établit une procédure de notification de ces zones à la Commission par les États membres. Une fois que ces zones maritimes sont approuvées par la Commission, avec l'aide du comité, la liste en est publiée au Journal officiel des Communautés européennes.

La mise en œuvre de cet article a fait apparaître un certain nombre de problèmes. Une partie de ces problèmes sont de nature juridique, en ce sens que les États membres ont interprété cet article dans des sens différents. En outre, on a enregistré des retards importants dans la notification des zones maritimes. Sur un plan plus technique, le format choisi par certains États membres pour présenter la liste des zones maritimes s'est révélé impropre à la publication au Journal officiel. Étant donné que le classement en zones maritimes est un élément essentiel à la bonne mise en œuvre de la directive dans son ensemble, il convient de remédier à ces lacunes.

La Commission propose donc une nouvelle procédure basée sur l'internet pour assurer la notification et la publication des zones maritimes. Cette nouvelle façon de procéder rendrait la procédure plus claire et plus simple, tout en apportant plus de transparence dans le système puisque l'information serait plus facilement accessible aux parties concernées.

3.3. Dérogation pour la Grèce

L'article 6, paragraphe 3, point g) prévoit une dérogation pour les navires existants des classes A ou B opérant en Grèce. Cette dérogation donne à ces navires la possibilité d'être exploités sans satisfaire aux exigences de sécurité de la directive jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de 35 ans, alors qu'à partir de 2007 les autres navires doivent être conformes à la directive à un âge beaucoup moins élevé.

Aux fins de cette dérogation, la Grèce devait notifier à la Commission tous les renseignements concernant chacun des bateaux concernés, et ces informations devaient être publiées au Journal officiel. Cette liste a été publiée par la décision du 24.6.1999 de la Commission¹¹, et il est apparu à cette occasion que le nombre de bateaux concernés par la dérogation était très réduit. Outre l'intérêt limité que présente cette dérogation sur le plan pratique, sa portée politique s'est fortement amenuisée. Pour ces motifs, la Commission propose de supprimer la dérogation pour les bateaux à passagers exploités dans les eaux grecques à partir du 1^{er} janvier 2005.

3.4. Recueil des règles applicables aux engins à grande vitesse adopté en 2000

La directive 98/18/CE applique actuellement le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC)¹² dans sa totalité à tous les engins à grande vitesse exploités sur des lignes intérieures. Depuis que la directive a été adoptée, un nouveau code HSC a été élaboré pour les nouveaux navires. Ce nouveau code HSC 2000 a été adopté le 5 décembre 2000 et s'applique à tous les nouveaux bateaux arrivés au stade de la pose de la quille ou à un stade de construction similaire après le 30 juin 2002¹³. Ce nouveau

¹¹ JO L180 du 24. 6. 1999, p. 5

¹² «Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse», contenu dans la résolution CSM 36 (63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI, du 20 mai 1994.

¹³ «Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, éd. 2000 (code HSC 2000)», contenu dans la résolution CSM 97 (73) du comité de la sécurité maritime de l'OMI, du 5 décembre 2000.

code HSC 2000 s'applique uniquement aux nouveaux engins, et ne remplace pas le code précédent pour les engins à grande vitesse plus anciens.

Afin de suivre cette évolution au niveau international, la Commission propose d'adapter la directive 98/18/CE, en y introduisant des modifications élaborées conformément à la procédure de « comitologie » pour que code HSC 2000 puisse être appliqué. Il faut, pour cela, modifier l'article 8, point a) de la directive. Cela permettrait d'utiliser la même méthode flexible d'adaptation de la directive à l'évolution de la législation internationale tant pour les navires à passagers que pour les engins à grande vitesse, ce qui actuellement n'est pas le cas.

3.5. Exigences de stabilité et retrait progressif pour les transbordeurs rouliers à passagers

La première proposition législative de la présente communication relative à la sécurité des bateaux à passagers introduit des exigences de stabilité spécifiques pour les transbordeurs rouliers à passagers exploités sur des routes internationales au départ et à destination des ports de l'Union européenne, qui devront être appliquées le 1^{er} octobre 2010 au plus tard. Pour établir une cohérence entre les niveaux de sécurité applicables aux voyages internationaux et aux voyages nationaux, il est également proposé de modifier la directive 98/18/CE de manière à appliquer les mêmes critères, ou des critères équivalents, aux transbordeurs rouliers exploités en trafic intérieur.

Pour favoriser le respect des exigences de stabilité applicables aux transbordeurs rouliers à passagers exploités dans différents types de mers dans les mêmes conditions, la Commission propose que les exigences de stabilité spécifiques s'appliquent à tous les nouveaux transbordeurs rouliers à passagers des classes A, B et C à partir du 1^{er} octobre 2004. Pour les transbordeurs rouliers à passagers de la classe D, l'application des exigences de stabilité spécifique ne se justifie pas compte tenu des conditions d'exploitation restreintes qui s'appliquent à ces navires. Cependant, tenant compte des difficultés qui peuvent être rencontrées pour adapter des bateaux des classes A et B en service, la Commission propose également une solution de remplacement consistant à éliminer progressivement ces bateaux en les retirant dès qu'ils ont atteint l'âge de 30 ans, s'il n'est pas possible de les rendre conformes aux exigences de stabilité spécifiques. La même possibilité de retrait progressif sera appliquée aux transbordeurs rouliers à passagers des classes C et D en service à moins qu'ils ne satisfassent complètement aux exigences de stabilité fixées au paragraphe II-1/B/8 de l'annexe I de la directive. Cela signifie que ces bateaux devront satisfaire entièrement aux exigences de stabilité des normes SOLAS 90, alors qu'ils sont actuellement exemptés d'une telle obligation.

Les exigences/options applicables aux transbordeurs rouliers exploités dans les quatre types de zones maritimes nationales (classes A, B, C et D) sont présentées de façon succincte dans le tableau suivant :

Classe de bateau	Exigences de stabilité	Mesures transitoires pour les bateaux existants
Nouveaux transbordeurs rouliers des classes A, B et C construits après le 30 septembre 2004	Application des mêmes règles que pour les bateaux qui effectuent des voyages internationaux. Introduction des exigences de stabilité spécifiques (accord de Stockholm).	
Nouveaux transbordeurs rouliers de la classe D	Application des exigences de stabilité de SOLAS 90 (annexe I/II-1/B/8)	
Transbordeurs rouliers des classes A, et B construits avant le 1 ^{er} octobre 2004	Application des mêmes règles que pour les bateaux qui effectuent des voyages internationaux. Introduction des exigences de stabilité spécifiques (accord de Stockholm) d'ici au 1 ^{er} octobre 2010.	En cas de non-conformité à la date du 1.10.2010, élimination progressive par le retrait des transbordeurs rouliers ayant atteint l'âge de trente ans. Cependant, dernier délai pour le retrait fixé au 1 ^{er} janvier 2015.
Transbordeurs rouliers existants des classes C, et D construits avant le 1 ^{er} octobre 2004	Introduction des exigences de stabilité de SOLAS 90 (annexe I/II-1/B/8) d'ici au 1 ^{er} octobre 2010	En cas de non-conformité à la date du 1.10.2010, élimination progressive par le retrait des transbordeurs rouliers ayant atteint l'âge de trente ans. Cependant, dernier délai pour le retrait fixé au 1 ^{er} janvier 2015.

3.6. Exigences de sécurité pour les passagers à mobilité réduite

Dans l'Union européenne, l'évolution démographique se traduit par un vieillissement de la population. Cela veut dire qu'il y aura de plus en plus de personnes, et donc d'utilisateurs des moyens de transport, qui auront des problèmes de mobilité dus à leur âge ou à des déficiences physiques. Il semble donc de plus en plus opportun de rendre les bateaux à passagers exploités en service intérieur plus sûrs et plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PMR¹⁴) étant donné que le nombre de personnes pouvant profiter d'une meilleure accessibilité peut représenter jusqu'à 30 % de la population. Adapter les bateaux à passagers

¹⁴ La directive 2002/xx/CE concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE définit comme suit les personnes à mobilité réduite : "passagers à mobilité réduite", toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants en bas âge (y compris enfants assis dans une poussette).

pour l'ensemble des voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite, rend en outre les bateaux plus sûrs et plus accueillants pour tous les passagers.

Dans le Livre blanc de la Commission intitulé « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » il est indiqué que « le succès de l'intermodalité passe aussi par un accès facilité à tous les modes de transport », et que « dans ce contexte, il est important de tenir compte des difficultés que rencontrent les personnes à mobilité réduite qui utilisent les transports en commun, pour qui le passage d'un mode à un autre représente parfois un véritable obstacle. »¹⁵. L'article 13 du traité CE demande en outre que des mesures soient prises pour combattre toute discrimination fondée, notamment, sur un handicap et sur l'âge, et d'autres actes récents du droit communautaire ainsi que des propositions de la Commission¹⁶ imposent l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite comme condition d'exploitation.

Les obstacles auxquels les personnes à mobilité réduite peuvent se heurter lorsqu'ils empruntent des bateaux à passagers sont, par exemple, les difficultés matérielles à l'embarquement, la difficulté d'accéder aux entreponts-garages et d'en sortir, le manque d'informations sur les mesures de sécurité (voies d'évacuation, annonces d'urgence), et le manque d'accessibilité des zones d'habitation.

La Commission propose d'insérer un nouvel article dans la directive concernant les exigences de sécurité pour les passagers à mobilité réduite, et d'ajouter une annexe contenant des lignes directrices à ce sujet. Ces exigences de sécurité s'appliquent aux navires de toutes classes, nouveaux ou non, mais les solutions varieront en fonction de la taille et du type de navire. L'élaboration des exigences techniques spécifiques devrait être confiée aux États membres conformément au principe de subsidiarité. Il est essentiel que les États membres consultent les organisations représentant les personnes à mobilité réduite. Bien qu'on estime que la prise en compte de ces lignes directrices en matière de sécurité au stade de la conception ne devrait pas entraîner des coûts supplémentaires importants, le nouvel article reconnaît que l'adaptation des bateaux existants pourrait être coûteuse, si bien qu'une clause de sauvegarde a été incorporée dans la directive pour permettre aux propriétaires de navires d'échapper à une charge économique déraisonnable. Dans ce contexte, la Commission propose également qu'il soit possible de modifier les annexes II et III avec l'aide du comité.

4. RESPONSABILITE CIVILE DES ENTREPRISES ASSURANT LE TRANSPORT DE PERSONNES PAR MER

4.1. Introduction

Les règles relatives au dédommagement des préjudices subis par les personnes transportées par mer ne sont pas entièrement harmonisées, ni au niveau international ni au niveau européen. Il n'existe aucune législation communautaire dans ce domaine, et la protection des passagers varie d'un État membre à l'autre, en fonction des conventions internationales et de leurs modifications qui ont été ratifiées par l'État où la demande d'indemnisation est

¹⁵ Livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM (2001) 370 du 12.9.2001.

¹⁶ Voir, par exemple, la directive 2001/XX/CE citée en note de bas de page 12 et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable (COM(2000)7 final du 26.7.2000.

introduite. Par conséquent, le montant maximum du dédommagement accordé en cas de décès ou de lésion corporelle d'un passager varie très fortement d'un État membre à l'autre dans l'Union européenne. En outre, aucune des conventions ni aucun des protocoles applicables ne prévoit un régime de responsabilité de plein droit du transporteur, ou n'impose une obligation de souscrire une assurance pour répondre aux demandes de dédommagement des passagers.

Devant l'importance d'assurer une protection adéquate et uniforme des passagers transportés par mer, la Commission considère que l'état de choses actuel est insoutenable. La nécessité d'établir un régime de responsabilité envers les passagers dans le secteur des transports maritimes est d'autant plus grande que la taille et la capacité de transport de passagers des transbordeurs et des bateaux de croisière continuent d'augmenter, qu'il y a de plus en plus d'agents sur ce marché, et que ce secteur continue de croître du fait qu'on a de plus en plus de temps et d'argent à consacrer aux voyages et aux vacances. Il faut donc instaurer un régime de responsabilité uniforme et adéquat envers les passagers comme partie intégrante du cadre juridique communautaire relatif aux bateaux à passagers. Et cela d'autant plus que par le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, la Communauté a déjà instauré un tel régime à l'échelle de l'Union européenne dans le secteur des transports aériens.

La présente partie explique comment la Commission envisage les éléments essentiels qui devraient entrer dans un régime praticable de responsabilité à l'égard des personnes transportées par mer. Aux yeux de la Commission, un tel régime devrait être mis en place à l'intérieur de l'Union européenne dans un proche avenir. L'introduction d'un tel régime à l'échelle de l'Union européenne, coïncide avec la révision à l'échelle internationale des règles internationales en matière de responsabilité civile des entreprises assurant le transport de personnes par mer. La Commission estime que si le régime international est satisfaisant, ou s'il n'empêche pas à tout le moins la mise en œuvre de tous les éléments essentiels décrits ci-après, il sera préférable de mettre en œuvre le régime européen dans le contexte des règles internationales. Si par contre, le régime international ne répond pas à ces attentes, ou s'il tarde trop longtemps à être établi, la Commission est d'avis que l'importance de la question impose à la Communauté de prendre des mesures spécifiques à son niveau, et elle présentera une proposition à cet effet avant la fin de l'année.

4.2. Éléments d'appréciation

4.2.1. Transports maritimes

La principale convention internationale régissant la responsabilité civile des entreprises assurant le transport de personnes par mer est la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommée « convention d'Athènes »), qui établit un régime de responsabilité pour les dommages subis par les passagers maritimes. La convention d'Athènes instaure un régime de responsabilité pour faute qui permet au transporteur de limiter sa responsabilité, à moins d'avoir agi «soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement». Cette limite de responsabilité est fixée à 46 666 droits de tirage spéciaux (DTS) (environ 67 000 euros) par passager en cas de décès ou de lésions corporelles. En cas de perte ou de détérioration de bagages, la limite de responsabilité du transporteur varie en fonction de la nature des bagages et de l'endroit où ils se trouvent. Vingt-

six États, dont six États membres de l'UE¹⁷, représentant ensemble un tiers du tonnage maritime mondial, ont d'ores et déjà ratifié la convention d'Athènes ou y ont adhéré. Elle est entrée en vigueur en 1987. Le nombre relativement faible d'États membres de l'Union européenne qui ont ratifié la convention s'explique principalement par le fait que les limites prévues par la convention sont jugées trop basses. Des efforts ont été faits à la fin des années 1980 pour relever ces limites, mais le protocole de 1990 qui en a résulté n'a pas fait l'objet d'une large ratification et n'est pas entré en vigueur.

La situation en matière de dédommagement des passagers maritimes laissant globalement à désirer, le comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé de procéder à un réexamen de la convention d'Athènes. La révision se justifiait notamment par la volonté d'assurer aux passagers maritimes un niveau de protection au moins semblable à celui assuré aux usagers des transports aériens depuis la révision du régime de responsabilité à leur égard, en tenant compte des conditions d'exploitation et d'assurance propres au transport maritime. La Commission participe à ces travaux de l'OMI, dont les résultats sont présentés plus amplement au point 4.4 ci-après.

Il n'existe actuellement aucun acte législatif communautaire relatif à la responsabilité civile des entreprises assurant le transport de personnes par mer. Lorsqu'on envisage d'élaborer un tel régime, il semble naturel de se référer à la législation correspondante dans le secteur de l'aviation.

4.2.2. Aviation

Au niveau de la Communauté, le règlement (CE) n° 2027/97 établit un régime de responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Il s'agit d'un système de responsabilité à deux niveaux qui s'applique exclusivement aux transporteurs établis dans la Communauté et qui prévoit une responsabilité illimitée en cas de décès ou de lésion corporelle d'un passager. Pour les demandes de dédommagement d'un montant total inférieur à 100 000 droits de tirages spéciaux (environ 143 000 euros) par passager, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer pour sa défense le fait qu'il a pris toutes les mesures possibles pour éviter l'accident. Le règlement (CE) n° 2097/97 prévoit en outre que les transporteurs doivent être assurés à hauteur de la limite de la responsabilité de plein droit, et, au-delà, pour un montant raisonnable. Le règlement ne prévoit pas la couverture des dommages causés aux bagages.

Au niveau international, une série de règles uniformes a été établie par l'adoption de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) de 1999. Cette convention, qui n'est pas encore entrée en vigueur, est semblable au régime communautaire existant en ce qui concerne les recours en cas de décès ou de lésions corporelles des passagers, mais son champ d'application est plus étendu, puisqu'elle comporte, entre autres, des dispositions relatives à la responsabilité civile pour les dommages subis par les bagages et les cargaisons. La convention de Montréal comporte aussi une obligation imposant aux États qui sont parties à la convention d'obliger les transporteurs d'avoir une assurance appropriée couvrant leur responsabilité civile dans le cadre de la convention.

¹⁷ Les États membres de l'Union européenne qui ont ratifié la convention d'Athènes sont la Belgique, la Grèce, l'Irlande, le Luxembourg, l'Espagne et le Royaume-Uni. En outre, les États nordiques appliquent en substance les dispositions de la convention, mais dans les limites de son protocole de 1990.

Des efforts sont actuellement entrepris pour aligner le régime communautaire sur la convention de Montréal en introduisant des dispositions relatives aux demandes de dédommagement pour cause de retard, de perte de bagages ou d'endommagement de bagages, et d'ouvrir ainsi la voie pour que la Communauté et les États membres puissent devenir conjointement parties à la convention de Montréal. Conformément aux conclusions du Conseil, la ratification simultanée de la convention par la Communauté et les États membres aura lieu avant la fin de 2002.

4.3. Position de la Commission

4.3.1. Introduction

La Commission est fermement convaincue que le régime de responsabilité qui s'applique au transport de personnes par mer doit être adapté et renforcé au bénéfice des passagers. La convention d'Athènes, dans son état actuel, est dépassée en de nombreux aspects et ne répond pas aux attentes des personnes qui voyagent à bord de bateaux à passagers dans les eaux territoriales de la Communauté et en dehors de celles-ci. Il est particulièrement important d'assurer une protection adéquate des passagers en ce qui concerne le dédommagement pour cause de décès ou de lésions corporelles, ce qui est également l'objectif central du règlement (CE) n° 2027/97 sur la responsabilité des transporteurs aériens.

Il faut cependant reconnaître qu'il y a plusieurs différences significatives entre les deux modes de transport, et que cela devrait entraîner une différenciation entre les régimes de responsabilité respectifs. Ces différences concernent notamment la manière dont les passagers passent leur temps pendant la durée du voyage, la manière dont les transporteurs sont organisés et assurés, et la manière dont les deux secteurs envisagent les questions relatives à la responsabilité civile. Ces divergences, parmi d'autres, font qu'il ne serait pas nécessairement possible ni même souhaitable d'appliquer un régime de responsabilité identique à l'égard des passagers dans les deux modes de transport. Ainsi, le nombre important - et toujours croissant - de transporteurs de personnes par bateau, qui ne sont pas tous bien connus, oblige à imposer des exigences particulières en matière d'assurance dans le secteur maritime. De même, pour que le régime de responsabilité à l'égard des passagers maritimes ait une efficacité réelle, il est essentiel que tous les transporteurs soient couverts, quel que soit le pavillon du bateau.

Pour assurer une protection adéquate des passagers, certains principes essentiels doivent être incorporés dans un régime communautaire de responsabilité à l'égard des personnes transportées par mer. Les six éléments exposés ci-après devraient, aux yeux de la Commission, faire partie intégrante de tout régime communautaire de responsabilité à l'égard des personnes transportées par mer applicable.

4.3.2. Responsabilité de plein droit

Le régime de responsabilité de plein droit vise à améliorer la position des plaignants, puisque dans ce régime, il ne faut pas qu'il y ait faute ou négligence de la part du transporteur. À la différence du régime de responsabilité appliqué dans le secteur de l'aviation, aucune des conventions applicables relatives à la responsabilité à l'égard des passagers maritimes ne prévoit un régime de responsabilité de plein droit, c'est-à-dire sans présomption de faute de la

part du transporteur, en cas de décès ou de lésions corporelles¹⁸. Souvent, cette différence entre les modes de transport est justifiée par référence aux différences de comportement des passagers à bord d'un bateau et à bord d'un avion. Alors qu'en avion, le passager est censé resté assis pendant la plus grande partie du voyage, à bord d'un bateau, et en particulier d'un bateau de croisière, les passagers se déplacent beaucoup plus, exercent diverses activités et ont davantage d'occasions de commettre des imprudences qui les rendent en partie responsables des dommages qu'ils peuvent subir. Se trouver comme passager à bord d'un bateau de croisière, c'est un peu comme dîner au restaurant, fréquenter une discothèque, aller chez le coiffeur, où suivre une cure dans une station thermale. Comme le régime de la responsabilité de plein droit ne s'applique à aucun prestataire de services de ce genre, on a jugé injuste d'y soumettre les entreprises assurant le transport de personnes par mer. À l'appui de cette thèse, on a fait valoir que dans 90 % des cas, les plaintes de passagers dans le secteur maritime sont des plaintes individuelles ou des plaintes émanant d'un petit nombre de passagers, alors que dans le secteur de l'aviation, lorsqu'il y a demande de dédommagement, cela concerne l'ensemble où la plupart des passagers d'un aéronef.

Ce raisonnement ne tient cependant pas compte des accidents qui peuvent se produire sur des bateaux à passagers et qui ont leur origine dans des causes totalement indépendantes des passagers qui se trouvent à bord. Ces types d'accidents (nauffrage, échouement, abordage, incendies etc.) sont tout à fait comparables aux accidents qui se produisent dans le secteur de l'aviation et devraient donc être réglementés d'une façon analogue. Pour cette raison, la Commission, tout comme le projet de texte actuel du nouveau protocole à la convention d'Athènes, estime qu'une distinction doit être établie entre deux catégories de plaintes. Les dommages provoqués par l'exploitation du bateau dans des conditions où la possibilité d'intervention des passagers est normalement très limitée (« accidents de navigation ») doivent être soumis au régime de la responsabilité de plein droit, alors que pour les lésions corporelles subies à bord à la suite d'autres types d'événements, un régime de responsabilité du fait de la négligence du transporteur pourrait suffire.

4.3.3. *Limites de responsabilité suffisantes*

La Commission accepte que la responsabilité de plein droit du transporteur soit plafonnée à des montants maximums, notamment parce que pour être efficace, ce régime doit être combiné à des exigences strictes en matière d'assurance. Ces montants doivent cependant être fixés à un niveau jugé suffisamment élevé, en particulier pour les dédommagements en cas de décès et de lésions corporelles.

Le fait qu'on est généralement insuffisamment informé sur le coût des accidents de bateaux à passagers ne facilite pas les choses pour déterminer une limite de responsabilité convenable. Généralement parlant, malgré une série d'accidents tragiques qui se sont produits dans les eaux européennes, il y a très peu de cas, en dehors de ceux qui ont déjà été réglés, qui font apparaître des lacunes manifestes dans le système de dédommagement des passagers transportés par mer. Cet état choses, cependant, pourrait résulter d'une certaine souplesse de la part des assurances sans démontrer pour autant que les plafonds actuels sont fixés à un niveau convenable. Aux yeux de la Commission, un bon système de dédommagement des passagers devrait moins dépendre d'une telle souplesse, même témoignée dans des cas de demandes

¹⁸ L'article 3, paragraphe 3 de la convention d'Athènes, prévoit cependant qu'il y a présomption de faute de la part du transporteur si le dommage résulte d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire.

d'indemnisation élevées, et devrait donc s'appuyer sur des plafonds correspondants ou supérieurs à ceux qui sont fixés dans des systèmes d'indemnisation comparables.

La responsabilité de plein droit des transporteurs aériens est limitée à environ 143 000 euros au niveau de l'Union européenne. L'application de ce montant devrait selon toute vraisemblance être étendue dans un proche avenir au niveau international par l'entrée en vigueur de la convention de Montréal. Dans le secteur maritime, le protocole de 1990 à la convention d'Athènes a élevé de façon importante le plafond jusqu'à 175 000 DTS (250 000 euros), ce qui correspond au plafond global fixé pour les bateaux à passagers dans le protocole de 1996 à la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Bien qu'ils aient été transposés dans la législation de certains États membres, aucun de ces deux protocoles n'est entré en vigueur sur le plan international.

Aux yeux de la Commission, la limite fixée par le protocole de 1990 de la convention d'Athènes, corrigée de l'inflation¹⁹, constitue le montant minimum acceptable pour un régime de responsabilité de plein droit pour les recours en cas de décès et de lésions corporelles. Ce montant a déjà été accepté par la communauté internationale dans le cadre des négociations relatives à des instruments antérieurs. Un tel montant présuppose cependant que la responsabilité globale par passager, y compris la responsabilité en cas de faute ou de négligence du transporteur, sera nettement plus élevée.

4.3.4. Responsabilité civile étendue en cas de faute ou de négligence

Il est généralement accepté que le droit des transporteurs à limiter leur responsabilité ne s'applique pas en cas de faute grave. Actuellement, dans le cadre de la convention d'Athènes et de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, le transporteur ne perd le droit de faire valoir sa limitation de responsabilité que lorsqu'il a agi «soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement». Il est clair que ces critères ne pourraient s'appliquer qu'à un nombre infime d'accidents impliquant des bateaux à passagers et que cette limitation de la responsabilité peut être considérée comme intangible dans la pratique. Aux yeux de la Commission, il s'agit là d'un défaut grave du régime actuel car une telle intangibilité pratique du droit à la responsabilité limitée revient à donner aux transporteurs et à leurs assureurs le droit de refuser d'indemniser les passagers au-dessus d'une certaine limite, quelque fondées que soient les plaintes et quelle que soit la cause de l'accident. En outre, une telle limitation intangible de la responsabilité n'incite généralement guère les transporteurs à veiller en premier lieu de prendre les mesures nécessaires pour éviter les accidents.

La Commission estime qu'en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager, que ce soit à la suite d'un incident de navigation ou non, la limite de responsabilité doit être nettement plus élevée que le montant proposé pour la partie couverte sous le régime de la responsabilité de plein droit décrit dans la section qui précède. S'il faut malgré tout fixer une limite pour la responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles, cette limite doit être suffisamment élevée pour couvrir entièrement les préjudices prévisibles. Cela correspondrait mieux aux principes normaux du droit de la responsabilité civile et s'accorderait avec le régime

¹⁹ En 1990, le montant de 175 000 DTS correspondait à une moyenne de 186 752, 7 écus (Eurostat/New Cronos). En ajustant ce montant d'après l'indice des prix à la consommation entre 1990 et 2003 (date estimée pour l'adoption du plafond proposé), qui est estimé par la Commission à 147,27 pour les 15 États membres de l'Union européenne, on arrive au chiffre de 265 000 euros. Autrement dit, en raison de la différence de valeur entre les DTS et l'écu/l'euro depuis 1990, le montant du plafond corrigé de l'inflation ne diffère que relativement peu de celui adopté en 1990.

applicable dans le secteur de l'aviation civile et avec les idées de la Commission concernant le régime de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures²⁰. Pour assurer une plus grande concordance avec le régime applicable dans le secteur de l'aviation, il convient de faire une distinction entre les incidents de navigation et les autres incidents pour ce qui est de la base de responsabilité. Dans le cas des incidents de navigation, il est raisonnable de présumer une faute ou une négligence de la part du transporteur. Autrement dit, tout comme dans la convention de Montréal, le transporteur doit être tenu responsable des dommages subis en conséquence du décès ou de lésions corporelles d'un passager, à moins qu'il puisse démontrer que l'incident s'est produit sans faute ou négligence de sa part.

4.3.5. *Assurance obligatoire*

Aucune des conventions internationales applicables en matière de responsabilité à l'égard des passagers n'oblige les transporteurs à être convenablement assurés. L'inexistence de toute clause obligeant les transporteurs d'être assurés semble inimaginable par rapport aux risques qu'implique le transport de centaines de milliers de passagers à bord d'un navire. Même s'il est vrai que la plupart des bateaux à passagers sont financièrement couverts, habituellement par une inscription dans un club de protection mutuelle et d'indemnisation, l'absence de toute exigence formelle en matière d'assurance n'est pas justifiée. Des exigences obligatoires en matière d'assurance doivent donc faire partie intégrante de tout régime de responsabilité civile à l'égard des passagers. Aux fins d'assurer une égalité de traitement entre les transporteurs, les exigences en matière d'assurance doivent s'appliquer à tous les transporteurs assurant un service à destination ou au départ d'un port de l'Union européenne, quel que soit le pavillon du bateau. En ce qui concerne le montant, la couverture doit être assurée jusqu'à la limite maximale fixée par passager dans le régime de responsabilité de plein droit plus un montant raisonnable au-delà de cette limite, le tout multiplié par le nombre maximum de personnes à bord.

4.3.6. *Action directe*

La possibilité d'introduire directement une demande d'indemnisation auprès de l'assureur revêt une importance essentielle dans le domaine des transports maritimes, étant donné que le transporteur peut quelquefois être difficile à identifier et/ou qu'il peut être dans l'impossibilité de remplir complètement ses obligations financières. Aussi convient-il d'instaurer un droit d'intenter directement une action à l'encontre de l'assureur dans tout régime de responsabilité à l'égard des personnes transportées par mer si l'on veut que ce régime serve vraiment aux fins pour lesquelles il est conçu. Il faut donc inclure une telle disposition dans le futur régime de responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer. En ce qui concerne l'aspect économique de ce droit de recours direct, sa limite devrait être égale à la totalité du montant par personne couvert par l'assurance obligatoire.

4.3.7. *Transports à l'échelle nationale*

Le régime de responsabilité doit s'appliquer à tous les transports effectués dans la Communauté, y compris ceux qui sont effectués à l'intérieur d'un seul État membre. Le régime de la convention d'Athènes s'applique uniquement aux voyages internationaux. Un certain nombre d'États membres ont cependant décidé d'étendre son application également aux transports intérieurs. Dans l'esprit de la législation communautaire en vigueur pour les

²⁰ Les idées de la Commission sur un régime international de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution sont exposées dans le document COM(2000)802 final du 6 décembre 2000.

bateaux à passagers, qui veut que le niveau de protection des passagers ne doit pas dépendre du fait que le service est assuré entre deux États membres ou non, le régime de responsabilité doit être étendu à tous les transports par bateau, internationaux ou non.

4.4. Perspectives

Un régime communautaire de responsabilité à l'égard des passagers transportés par mer répondant à tous les critères décrits ci-dessus répondrait aux besoins actuels des passagers de transbordeurs ou de bateaux de croisière et instaurerait un régime de responsabilité civile uniforme à l'intérieur des États membres. Un tel régime engloberait somme toute bon nombre des caractéristiques essentielles du régime de responsabilité appliqué dans le secteur de l'aviation, mais offrirait des avantages supplémentaires aux passagers en ce sens que les limites de la responsabilité de plein droit seraient plus élevées et que les exigences en matière d'assurance seraient beaucoup plus détaillées. Un aspect important résiderait dans le fait que les exigences en matière d'assurance s'appliqueraient à tous les transporteurs, quel que soit le pavillon où l'immatriculation du bateau opérant au départ ou à destination des ports communautaires. La Commission estime qu'un tel régime de responsabilité civile des entreprises assurant le transport de personnes par mer devrait être mis en place dans la Communauté le plus tôt possible.

La préparation d'une proposition d'un régime de responsabilité civile à l'égard des passagers transportés par mer applicable dans l'ensemble de l'Union européenne coïncide avec l'élaboration d'un nouveau protocole à la convention d'Athènes, dont l'adoption est prévue à la fin de 2002. Un projet de protocole a été adopté par la commission juridique de l'OMI lors de sa 83^e session, qui s'est tenue du 8 au 12 octobre 2001, et sera transmis pour adoption à une conférence diplomatique prévue pour octobre - novembre 2002. Le projet de protocole introduit, entre autres, des exigences en matière d'assurance obligatoire pour les entreprises assurant le transport de passagers et un régime de responsabilité de plein droit lié à des droits d'intenter une action directe. Il prévoit également de relever considérablement les limites de responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers résultant d'incidents de navigation. Il permet aussi aux États qui sont partie à la convention d'appliquer des limites de responsabilité plus élevées en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers résultant de la négligence du transporteur (alors que les incidents de navigation feraient l'objet d'un renversement de la charge de la preuve au bénéfice des plaignants). En ce qui concerne l'application des dispositions du protocole aux transports intérieurs, qui n'est pas directement prévue dans le texte, il semble que le régime international n'empêcherait pas les parties contractantes d'adopter de telles mesures complémentaires.

Somme toute, il semble probable que le nouveau protocole répondra largement aux attentes exprimées ci-dessus pour autant que les limites de responsabilité soient suffisamment élevées. Il importe de noter que même si la limite globale de responsabilité pour des demandes d'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles n'était pas suffisamment élevée, le protocole tel qu'il est proposé permettrait quand même aux parties contractantes d'appliquer des limites plus élevées, voire de ne pas en appliquer du tout. Afin de promouvoir une large adhésion au régime de responsabilité civile à l'égard des passagers, la Commission estime que les États membres et la Communauté dans son ensemble devraient faire des efforts pour que

le nouveau protocole à la convention d'Athènes soit adopté est mis en vigueur sur une large échelle le plus tôt possible²¹.

Le nouveau protocole à la convention d'Athènes semble fait pour permettre à la Communauté d'y adhérer en tant que telle. L'adhésion de la Communauté au nouveau protocole à côté de ces États membres est nécessaire en raison de la compétence communautaire exclusive sur certaines matières régies par le protocole²², introduite par l'adoption du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²³.

Il n'est pas encore certain quelle forme prendra la proposition de la Commission visant à instaurer un régime de responsabilité civile répondant aux caractéristiques indiquées ci-dessus à l'égard des passagers. Cela dépendra de l'issue de la conférence diplomatique sur le protocole d'Athènes. Dans l'idéal, le régime communautaire pourrait être appliqué à l'intérieur du régime mondial et faire ainsi partie d'un cadre réglementaire harmonisé à une échelle internationale plus vaste. Une solution internationale présenterait un certain nombre d'avantages, entre autres d'un point de vue pratique et sur le plan de la procédure, puisque par leur nature, les demandes d'indemnisation des passagers sont susceptibles d'entraîner des litiges impliquant un grand nombre de parties et plusieurs systèmes juridiques nationaux différents. Mais, en même temps, la Commission estime que, dans cette matière, une solution satisfaisante sur le plan régional doit être préférée à une solution internationale non satisfaisante. Si à l'issue de la conférence diplomatique pour l'adoption du protocole d'Athènes les résultats devaient présenter des lacunes fondamentales en ce qui concerne les éléments essentiels décrits dans la présente section, ou s'il devait y avoir d'autre empêchement à leur mise en œuvre, la Commission proposerait l'adoption d'un régime communautaire contenant les éléments nécessaires. Eu égard à l'importance de la matière visée par la réglementation, et à la nécessité de garantir une indemnisation convenable en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers, la Commission estime que l'adoption d'un régime à l'échelle communautaire dans ce domaine serait une mesure justifiée et nécessaire au cas où l'accord international ne réussissait pas à fournir les garanties nécessaires.

²¹ Pour que le nouveau protocole d'Athènes entre en vigueur, il faut qu'un certain nombre d'États déclarent qu'ils consentent de s'y soumettre. Le nombre d'États dont le consentement est nécessaire pour que le protocole entre en vigueur n'est pas encore établi, mais dans le cas de la convention d'Athènes ce nombre était fixé à 10.

²² Les articles 10 et 11 du projet de protocole, qui remplacent ou modifient les articles 17 et 17 bis de la convention d'Athènes, ont trait à la compétence judiciaire, à la reconnaissance et à l'exécution des jugements rendus conformément au protocole. Ces dispositions sont directement liées à celles du règlement (CE) n° 44/2001.

²³ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

2002/0074 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Historique

La stabilité après avarie est essentielle à la survie des navires rouliers à passagers du fait de la conception particulière de ces bâtiments. Il est évident que, d'une manière générale, plus un navire reste longtemps à flot après une grave avarie, plus l'évacuation ou les opérations de recherche et de secours sont efficaces. Les exigences de stabilité applicables à ces navires influencent donc directement la sécurité des passagers et de l'équipage. Ces aspects sont d'autant plus d'importants que la taille des navires rouliers à passagers en service dans les ports communautaires s'accroît de manière vertigineuse et que le nombre de passagers et de membres d'équipage transportés à leur bord augmente également.

L'expérience et les études réalisées à ce sujet montrent que le plus grand danger qui menace un navire roulier à passagers doté d'un pont fermé réside dans l'accumulation d'une quantité importante d'eau sur le pont. L'application de mesures techniques appropriées permet cependant de maintenir un navire à flot, même lorsqu'une certaine quantité d'eau a atteint le pont fermé (ou pont-garage). Les études montrent clairement que le franc-bord résiduel du navire et la hauteur des vagues dans une zone maritime donnée exercent une grande influence sur la quantité d'eau susceptible de s'accumuler à la suite d'une avarie.

La stabilité des navires rouliers à passagers a été examinée au niveau international par l'Organisation maritime internationale. Des normes ont été spécialement définies dans ce domaine en prenant notamment la convention SOLAS 90 et la résolution A265 comme bases de référence²⁴. Ces normes prévoient de manière implicite les effets de la pénétration sur le pont roulier d'une vague d'une hauteur significative de 1,5 mètre environ, ainsi qu'une période de mise en œuvre progressive pour les navires existants, comprise entre le 1er octobre 1998 et le 1er octobre 2010.

A la suite de la catastrophe de l'*Estonia*, huit pays européens (Danemark, Finlande, Allemagne, Irlande, Pays-Bas, Norvège, Suède et Royaume-Uni) ont décidé en février 1996 d'appliquer des normes plus sévères que celles prescrites par la convention SOLAS 90 en matière de stabilité après avarie des navires rouliers à passagers. Ces nouvelles normes ont été instaurées dans le cadre de l'accord de Stockholm conclu par les huit pays précités. Les prescriptions de l'accord dans le domaine de la stabilité complètent la norme SOLAS 90 et visent à prolonger la capacité de survie des navires rouliers lorsque la hauteur de houle significative est comprise entre 1,5 mètre et 4 mètres. Ces exigences complémentaires tiennent compte notamment de la probabilité d'une accumulation d'eau sur le pont-garage sur une hauteur de 0,5 mètre. L'accord de Stockholm prévoit une période de mise en œuvre progressive entre le 1er avril 1997 et le 1er octobre 2002.

Constatant que l'accord de Stockholm qui venait d'être conclu avait une application régionale, la Commission a déclaré qu'elle allait examiner les conditions locales de navigation des navires rouliers à passagers dans l'ensemble des eaux maritimes européennes et que cet examen porterait également sur l'étendue et sur les effets de l'application de l'accord dans la région couverte par ce dernier. La Commission concluait sa déclaration en indiquant qu'elle déciderait au terme de l'étude de la nécessité de prendre d'autres mesures.

²⁴ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée en 1990.

Le Conseil a fait une déclaration similaire lors de la 2074^{ème} réunion du 17 mars 1998, au cours de laquelle la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers a été adoptée²⁵. Cette déclaration expose de manière plus précise la nécessité de garantir un niveau de sécurité identique sur tous les navires rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires, aussi bien lors de voyages internationaux que nationaux. La directive 98/18/CE a rendu obligatoire l'application de la norme de stabilité SOLAS 90 aux voyages nationaux effectués à l'intérieur de la Communauté par les navires neufs de la classe A, B, C et D et par les navires existants de la classe A et B²⁶.

A la suite du dernier accident grave impliquant un navire roulier à passagers, l'*Express Samina*, survenu en Grèce en septembre 2000, le Parlement européen a invité la Commission à examiner la capacité de l'accord de Stockholm et d'autres mesures à améliorer la stabilité et la sécurité des navires rouliers à passagers²⁷.

La Commission a donc intégré cette question dans son programme de travail pour 2001, après une analyse minutieuse de l'accord de Stockholm.

2. Les normes de stabilité SOLAS et l'accord de Stockholm

2.1. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est intéressée à maintes reprises à la stabilité des navires à passagers dans le cadre de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). Les premières dispositions concernant la stabilité après avarie ont été définies en 1948, puis amendées en 1960 et 1974. L'adjonction en 1990 d'un nouveau chapitre à la convention SOLAS²⁸ a fait avancer d'un grand pas les normes de stabilité des navires rouliers à passagers. Ces normes (appelées "norme de stabilité SOLAS 90") sont internationalement reconnues et s'appliquent aux navires à passagers effectuant des voyages entre les ports européens, ainsi qu'aux voyages nationaux effectués à l'intérieur des États membres en vertu de la directive 98/18/CE. La norme SOLAS 90 prévoit de manière implicite les effets de la pénétration sur le pont roulier d'une vague d'une hauteur significative de 1,5 mètre environ.

La norme SOLAS 90 prévoit une application progressive pour tous les navires rouliers à passagers existants. Les dates de mise en œuvre s'échelonnent entre le 1er octobre 1998 et le 1er octobre 2010, selon la combinaison de certains paramètres²⁹.

2.2. A la suite de la catastrophe de l'*Estonia*, huit pays européens (Danemark, Finlande, Allemagne, Irlande, Pays-Bas, Norvège, Suède et Royaume-Uni) ont décidé en février 1996, à Stockholm, d'appliquer des normes plus sévères que celles prescrites quelques années plus tôt par la convention SOLAS 90 en matière de stabilité après avarie des navires rouliers à passagers. L'idée première de cette action était qu'un navire doit être conçu pour résister au chavirage, même après envahissement du pont-garage par un certain volume d'eau.

²⁵ JO L 144 du 15.05.1998, p. 1.

²⁶ Ces classes sont définies en fonction de la zone maritime dans laquelle le navire est exploité, conformément aux dispositions de l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil.

²⁷ Résolutions du Parlement européen B5-0783, 0787 et 0791/2000 du 5 octobre 2000.

²⁸ SOLAS, chapitre II-1, partie B.8 (Stabilité après avarie).

²⁹ Ces paramètres sont les suivants: la valeur A/Amax du navire, le nombre de personnes transportées et l'âge du navire. (La méthode de calcul de la valeur A/Amax est une version simplifiée du calcul probabiliste de la stabilité des navires après avarie, que l'OMI a adoptée pour comparer la survie des navires et échelonner les dates de mise en œuvre. Il ne s'agit pas d'une norme de survie.)

L'accord de Stockholm, établi dans le cadre de la résolution 14 lors de la conférence SOLAS 1995, permet aux parties contractantes de conclure un tel accord si elles estiment que l'état dominant de la mer et les autres conditions locales exigent des prescriptions spécifiques de stabilité dans la région désignée. L'accord a été notifié à l'OMI le 1^{er} avril 1996, conformément au paragraphe 3 de la résolution 14, et il est entré en vigueur le 1^{er} avril 1997, conformément à l'article 10³⁰. En d'autres termes, les normes définies dans l'accord de Stockholm complètent la norme SOLAS 90 et ajoutent des exigences sur le plan technique afin de prendre expressément en compte le risque d'accumulation d'eau sur le pont-garage. Le respect de ces exigences est vérifié par des calculs numériques définis dans l'accord ou par la réalisation d'essais sur modèle conformément à la méthode d'essai définie dans la résolution 14 de la norme SOLAS 95.

Suivant la logique de l'accord, le franc-bord résiduel du navire et la hauteur de houle significative (h_s) de la zone d'exploitation d'un navire déterminent la hauteur de l'eau susceptible de s'accumuler sur le pont-garage en cas d'avarie accidentelle. Un navire doit donc être conçu pour résister aux valeurs de hauteur de houle significative qui prédominent sur les routes ou dans les zones maritimes dans lesquelles il navigue. L'application des normes de stabilité de l'accord de Stockholm fait que, en tenant compte des paramètres susmentionnés, un navire doit résister au chavirage avec un pont roulier inondé sur une hauteur de 0,5 mètre. Les cartes indiquant les valeurs de hauteur de houle significative relevées dans les zones relevant de l'accord de Stockholm ont été dressées par les parties contractantes et se fondent sur des données statistiques annuelles.

Les prescriptions spécifiques de stabilité définies dans l'accord s'appliquent à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des transports internationaux de passagers entre certains ports de la région couverte par l'accord. L'accord prévoit, sur le plan de l'application, une période de mise en œuvre progressive qui s'étend du 1^{er} avril 1997 pour les navires rouliers à passagers présentant les valeurs A/Amax les plus faibles, au 1^{er} octobre 2002 pour les navires conformes à la norme de stabilité SOLAS 90.

3. La position de la Communauté vis-à-vis de l'accord de Stockholm

- 3.1. Les services de la Commission ont publié une déclaration à l'issue de la conférence au cours de laquelle l'accord a été adopté. Dans cette déclaration, la Commission prend note de l'accord conclu et indique qu'il convient de garantir un niveau de sécurité identique pour tous les navires rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires. Constatant que l'accord n'est pas applicable dans les autres parties de la Communauté, la Commission exprime son intention d'examiner les conditions locales de navigation des navires rouliers à passagers dans l'ensemble des eaux maritimes européennes et indique que cet examen portera également sur l'étendue et sur les effets de l'accord dans la région couverte par l'accord. La Commission conclue sa déclaration en indiquant qu'elle déciderait au terme de l'étude de la nécessité de prendre d'autres mesures.

³⁰ Circulaire de l'OMI n° 1891, du 29 avril 1996.

Cette déclaration a été confirmée lors de la 1907^{ème} réunion du Conseil du 11 mars 1996 au cours de laquelle les résultats de l'accord de Stockholm ont été examinés par les ministres du transport.

Le Conseil a accepté d'intégrer une déclaration similaire dans le compte rendu de la 2074^{ème} réunion du 17 mars 1998, au cours de laquelle la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers a été adoptée. Il précise dans la déclaration que le même niveau de sécurité doit être appliqué aux navires rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires et qui effectuent des voyages internationaux et nationaux. La directive 98/18/CE rend obligatoire l'application de la norme de stabilité SOLAS 90 aux voyages nationaux effectués à l'intérieur de la Communauté par les navires neufs de la classe A, B, C et D et par les navires existants de la classe A et B.

- 3.2. En outre, la directive 1999/35/CE relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse prévoit à l'article 4, paragraphe 1, que les navires rouliers à passagers doivent satisfaire aux prescriptions spécifiques de stabilité adoptées au niveau régional lorsqu'ils sont exploités dans une région couverte par ces prescriptions. Les États d'accueil sont donc tenus de vérifier que les navires rouliers *«sont conformes aux exigences de stabilité spécifiques adoptées au niveau régional, et transposées dans leur législation nationale conformément à la procédure de notification prévue par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, lorsqu'ils effectuent dans cette région un service couvert par cette législation nationale, à condition que ces exigences n'aillent pas au-delà de celles spécifiées à l'annexe de la résolution 14 (prescriptions de stabilité annexées à l'accord) de la conférence SOLAS de 1995 et qu'elles aient été notifiées au secrétaire général de l'OMI conformément aux procédures visées au point 3 de ladite résolution.»*
- 3.3. Conformément à l'engagement pris précédemment, la Commission a fait réaliser une étude afin d'examiner le champ d'application et les incidences de l'application de l'accord de Stockholm concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers et de déterminer s'il convient de l'étendre aux eaux européennes non encore couvertes par l'accord. Par ailleurs, les incidences économiques de l'application de l'accord de Stockholm ont été examinées et jugées acceptables, comme cela est démontré dans le chapitre suivant.
- 3.4. Dans les résolutions B5-0783, 0787 et 0791/2000 du 5 octobre 2000 formulées à la suite de l'accident de l'*Express Samina*, le Parlement européen indique qu'il attend l'évaluation, par la Commission, de l'efficacité de l'accord de Stockholm et d'autres mesures permettant d'améliorer la stabilité et la sécurité des navires à passagers.
- 3.5. L'évaluation de la Commission, qui se fonde sur la consultation des parties concernées et sur diverses sources d'informations, dont les résultats de l'étude précitée, montre qu'une initiative législative dans le domaine couvert par l'accord de Stockholm se justifie.

JUSTIFICATION DE L'INITIATIVE COMMUNAUTAIRE PROPOSÉE

L'enquête menée après les accidents du *Herald of Free Enterprise* et de l'*Estonia* montre que le pire danger pour la stabilité d'un transbordeur à pont roulier réside dans l'accumulation d'une quantité importante d'eau sur ce pont.

Les prescriptions actuelles de l'OMI relatives à la stabilité des navires rouliers à passagers après avarie (SOLAS 90), qui s'appliquent également aux voyages nationaux effectués à l'intérieur de la Communauté en vertu de la directive 98/18/CE, prévoient de manière implicite les effets de la pénétration sur le pont roulier d'une vague d'une hauteur significative de 1,5 mètre environ. Les prescriptions concernant la stabilité après avarie définies par l'accord de Stockholm augmentent la capacité de survie des navires dans des états de mer plus agités en complétant les exigences SOLAS, c'est-à-dire en tenant compte des effets de l'eau susceptible de s'être accumulée sur le pont roulier à la suite d'une avarie.

La Commission a déclaré qu'elle pourrait proposer d'étendre l'application des prescriptions spécifiques de stabilité à toute la Communauté après avoir étudié les conditions locales de navigation dans les eaux méridionales de l'Europe. Si l'étude de la Commission montre que d'autres conditions importantes pour la sécurité (comme la visibilité ou la température de l'eau) sont généralement moins difficiles dans les eaux européennes méridionales, elle indique aussi que les valeurs de hauteur de houle significative y sont comparables, voire plus élevées, que dans la mer Baltique, et que les vagues y sont plus raides.

L'analyse conclut que l'introduction de l'accord de Stockholm dans le nord de l'Europe n'a posé aucun problème particulier à l'industrie ou aux gouvernements des parties contractantes. L'examen d'un échantillon de 82 navires sur un total de 140 navires devant satisfaire aux dispositions de l'accord montre que 36 % des navires de l'échantillon n'avaient besoin d'aucune modification et que 69 % des 140 navires avaient été remis à niveau pour moins de 1 million d'euros. Le coût total des transformations a été estimé à environ 85 millions d'euros. Il convient toutefois de noter que la plus grande partie de ces coûts est liée à l'adaptation rapide aux prescriptions de la norme SOLAS 90 (étape nécessaire avant de pouvoir se conformer à l'accord de Stockholm), et non à la seule mise en conformité avec l'accord de Stockholm.

L'analyse économique présentée dans l'étude conclut que, étant donné que la hauteur de houle significative dans les eaux méridionales de la Communauté est environ 2,5 mètres, le coût de mise en conformité de la flotte de l'Europe du sud avec les dispositions de l'accord de Stockholm sera approximativement le même que le coût de mise en conformité avec les règles de la norme SOLAS 90 relatives au double compartimentage³¹. Comme les règles SOLAS doivent être pleinement mises en œuvre en 2010, conformément au calendrier fixé par l'OMI pour les voyages internationaux et par la directive 98/18/CE pour les voyages nationaux à l'intérieur de la Communauté, l'industrie devrait d'ores et déjà avoir prévu des investissements pour mettre à niveau les navires concernés au cours des prochaines années. L'étude indique que 264 navires effectuant des liaisons internationales et nationales devront subir des modifications au titre de la convention SOLAS et que le coût de mise en conformité sera compris entre 106 et 250 millions d'euros (ces chiffres ne tiennent pas compte du déclassement éventuel de vieux navires rouliers à passagers). Comme cela a été dit plus haut, la mise en conformité de ces navires avec les prescriptions spécifiques de stabilité définies

³¹ Selon la norme SOLAS 90 relative au double compartimentage, le navire peut survivre sans chavirer lorsque deux compartiments principaux sont envahis à la suite d'une avarie.

dans l'accord de Stockholm ne va pas augmenter de manière exagérée leur coût de mise en conformité avec la norme SOLAS.

Ainsi, l'application des prescriptions de stabilité de l'accord de Stockholm aux navires rouliers à passagers du sud de l'Europe devrait permettre de garantir l'uniformité des normes de stabilité et d'accroître la capacité de survie des navires rouliers à passagers dans toute la Communauté, sans augmenter outre mesure l'effort économique du secteur concerné, qui doit de toute façon se conformer à la norme SOLAS 90.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime qu'une séparation nord/sud des prescriptions de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers (application de l'accord de Stockholm dans le Nord et de la norme SOLAS 90 dans le Sud) ne semble pas se justifier sur le plan de la sécurité, ni d'un point de vue technique ou économique.

Une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil visant à appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité de l'accord de Stockholm à tous les navires rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux au départ ou à destination de ports de la Communauté paraît donc être la bonne solution. Il convient de remarquer que les navires de construction récente destinés à être exploités dans le nord et dans le sud de l'Europe sont généralement conformes aux normes de stabilité renforcées évoquées plus haut. La mise en conformité des navires rouliers à passagers exploités dans le sud de l'Europe demandera la mise en place d'une période transitoire, comme cela a été le cas pour la flotte en service dans le nord de l'Europe au moment de l'introduction des normes de l'accord de Stockholm.

Etant donné que les conditions d'exploitation auxquelles sont soumis les navires rouliers à passagers lors de voyages nationaux effectués à l'intérieur des États membres sont souvent similaires à celles rencontrées lors de voyages internationaux, la proposition de la Commission modifiant la directive 98/18/CE du Conseil prévoit des dispositions particulières en la matière. La proposition prévoit ainsi de soumettre les navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages nationaux, à des normes de stabilité identiques ou équivalentes à celles des navires qui effectuent des voyages internationaux.

CONTENU DE LA DIRECTIVE PROPOSÉE

La proposition de directive étend les prescriptions spécifiques de stabilité de l'accord de Stockholm à l'ensemble de la Communauté et à tous les navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux à destination ou au départ de ports de la Communauté.

Les prescriptions spécifiques de stabilité complètent l'actuelle norme internationale de l'OMI (norme SOLAS 90). Ces prescriptions s'appliquent d'ores et déjà à sept États membres du nord de la Communauté qui sont parties contractantes à l'accord de Stockholm adopté par la résolution 14 de l'OMI lors de la conférence SOLAS 95. La présente directive va permettre d'uniformiser les prescriptions de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires et d'intégrer dans le cadre législatif communautaire un accord régional conclu sous les auspices de l'OMI.

Les prescriptions spécifiques de stabilité proposées présentent deux grands avantages. Elles permettent d'améliorer la capacité de survie des navires rouliers à passagers en cas d'avarie et de relier directement la norme requise au service auquel le navire est affecté. Les prescriptions ont été établies en fonction de la hauteur de houle significative observée dans les zones maritimes traversées par les navires. Tenant compte des conditions d'exploitation du navire, les prescriptions spécifiques de stabilité garantissent la stabilité du navire après avarie en cas d'accumulation de 0,5 mètre d'eau sur le pont roulier.

Étant donné que les navires existants pourront devoir subir des modifications structurelles pour être mis en conformité avec les nouvelles prescriptions de stabilité, la directive prévoit un calendrier de mise en œuvre progressive qui tient compte des délais de mise en conformité avec la norme SOLAS 90.

EXPLICATION DES ARTICLES

Article 1

La présente directive a pour objet de donner une définition uniforme des prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers. Ces prescriptions doivent permettre d'améliorer la survie de ce type de navires en cas d'avarie et d'offrir de meilleures garanties de sécurité aux passagers et à l'équipage. Étant donné que sept États membres du nord de la Communauté les appliquent déjà au titre d'un accord régional, le but de la directive consiste à intégrer cet accord régional dans le cadre législatif communautaire et à l'étendre aux eaux du sud de l'Europe et à la côte atlantique.

Article 2

Cet article contient la définition des principaux termes utilisés dans la directive, qui se fondent sur celles de la convention SOLAS de l'OMI (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), ainsi que sur la législation communautaire existante, et en particulier sur la directive 98/18/CEE, du 17 mars 1998, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Article 3

L'article 3 définit le champ d'application de la directive. La directive s'appliquera à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre.

Article 4

Cet article indique que ce sont les valeurs de hauteur de houle significative qui serviront à déterminer la hauteur de l'eau sur le pont roulier lors de l'application de la prescription spécifique de stabilité.

Article 5

Cet article précise qu'à la lumière de l'article 4 les États membres délimitent les zones maritimes relevant de leur juridiction, ainsi que les zones entre l'État membre et les États membres et les pays tiers dans lesquelles les navires rouliers à passagers desservant les ports de la Communauté effectuent des voyages.

Ces zones maritimes et les valeurs de hauteur de houle significative correspondantes seront communiquées à la Commission et rendues publiques par les autorités maritimes compétentes des États membres.

Article 6

Cet article établit un lien avec les prescriptions spécifiques de stabilité présentées à l'annexe I de la directive. Ces prescriptions s'appliqueront en sus des dispositions de la règle II-1/8 de la convention SOLAS relatives à la stabilité après avarie.

Les prescriptions spécifiques de stabilité complètent par conséquent la norme SOLAS 90 relative à la stabilité. Elles tiennent spécifiquement compte des effets de l'eau supposée s'être accumulée sur le pont roulier à la suite d'une avarie, de manière que le navire puisse survivre dans des états de mer où la hauteur de houle significative est supérieure à 1,5 m.

Les prescriptions spécifiques de stabilité introduites par la présente directive se fondent sur le calcul de la hauteur d'eau présente sur le pont roulier à la suite d'une avarie. La formule mathématique intègre deux paramètres: le franc-bord résiduel du navire et la hauteur de houle significative dans la zone maritime dans laquelle le navire est exploité.

Cet article fait également référence aux lignes directrices de l'annexe II de la directive établies à l'intention des États membres pour les aider à appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité présentées à l'annexe I. Ces lignes directrices ont été soumises à l'Organisation maritime internationale par les gouvernements du Danemark, de la Finlande, de la Suède et du Royaume-Uni lors de la 40ème réunion du sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche de l'OMI, le 5 juillet 1996.

Article 7

L'article 7 indique que les navires neufs devront respecter les prescriptions spécifiques de stabilité à partir du 1er octobre 2004 et introduit une période progressive de mise en conformité pour les navires existants. Un tel délai a été jugé nécessaire du fait des modifications structurelles que les navires existants devront subir en plus des modifications requises au titre de la norme SOLAS 90. Le délai ultime de mise en conformité a été fixé au 1er octobre 2010. Ce calendrier tient compte du fait que la grande majorité des navires rouliers à passagers devront respecter les normes de stabilité SOLAS au 1er octobre 2005 et que la date butoir de conformité à SOLAS a également été fixée au 1er octobre 2010.

Article 8

L'article 8 fait référence au certificat de conformité que l'administration de l'État du pavillon doit délivrer aux navires relevant du champ d'application de la présente directive. Les certificats de conformité délivrés par un État membre doivent être acceptés par tous les autres États membres. Chaque État membre agissant en qualité d'État d'accueil doit accepter le certificat d'exploitation délivré par un État non membre certifiant que le navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité établies par la présente directive.

Article 9

L'article autorise un traitement particulier pour les navires rouliers à passagers exploités de manière saisonnière dans une zone maritime dans laquelle la hauteur de houle significative observée durant la saison est plus basse que celle observée au cours d'une année d'exploitation dans la même zone. Dans ce cas, les prescriptions spécifiques de stabilité instaurées par la présente directive seront fondées sur les valeurs saisonnières de hauteur de houle significative indiquées par les États membres. L'exploitation saisonnière offre une certaine souplesse aux exploitants qui souhaitent affréter des navires supplémentaires durant la haute saison, ce qui permet d'élargir l'offre proposée aux voyageurs sans amoindrir la norme de sécurité requise.

Articles 10 et 11

L'article 10 fait allusion à une éventuelle adaptation des annexes de la directive en fonction des progrès technologiques, de l'expérience acquise ou de l'évolution de la réglementation au niveau international (OMI). L'article 11 dispose que, dans ces cas, la Commission sera assistée par le comité constitué conformément à l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CE³².

Article 12

Selon cet article, les États membres doivent définir des mesures dissuasives et des sanctions en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées au titre de la présente directive. Étant donné la nature complexe des nouvelles normes, il est demandé aux États membres de surveiller avec vigilance leur mise en œuvre.

Article 13

Cet article fixe au 1er janvier 2004 le délai ultime de transposition de la directive dans le droit national des États membres.

Article 14

Pas de commentaire.

Article 15

Pas de commentaire.

³² Directive 93/75/CEE, 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.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission³³,

vu l'avis du Comité économique et social³⁴,

vu l'avis du Comité des régions³⁵,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) Il est nécessaire, dans le cadre de la politique commune en matière de transports, d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité du transport maritime de passagers.
- (2) La Communauté souhaite éviter, en prenant toutes les mesures appropriées, les accidents maritimes impliquant des navires rouliers à passagers et entraînant la perte de vies humaines.
- (3) La capacité de survie après avarie des navires rouliers à passagers, déterminée par les normes de stabilité après avarie, constitue un facteur essentiel pour la sécurité des passagers et de l'équipage, et notamment pour les opérations de recherche et de sauvetage. L'accumulation d'importantes quantités d'eau sur le pont représente la menace la plus grave pour la stabilité après avarie d'un navire roulier à passagers équipé d'un pont roulier fermé.
- (4) Les personnes empruntant des navires rouliers à passagers et les équipages employés à bord de ces navires sur le territoire de la Communauté sont en droit d'exiger un niveau de sécurité élevé, quelle que soit la zone dans laquelle le navire est exploité.
- (5) Compte tenu de l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, une action au niveau communautaire constitue la solution la plus efficace

³³ JO C , , p. .

³⁴ JO C , , p. .

³⁵ JO C , , p. .

pour instaurer un niveau minimum commun de sécurité applicable aux navires exploités dans la Communauté.

- (6) Une action au niveau communautaire constitue le meilleur moyen de garantir la mise en œuvre harmonisée d'un certain nombre de principes adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'éviter ainsi des distorsions de concurrence entre les exploitants de navires rouliers à passagers exploités dans la Communauté.
- (7) Des prescriptions générales de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers ont été définies au niveau international lors de la Conférence SOLAS 1990 et incluses dans le chapitre II-1, partie B8, de la convention SOLAS (norme SOLAS 90). Ces prescriptions sont applicables dans l'ensemble de la Communauté en raison de l'application directe de la convention SOLAS aux voyages internationaux et de l'application de la directive 98/18/CE du Conseil, du 17 mars 1998, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers³⁶, aux voyages intérieurs.
- (8) La norme SOLAS 90 relative à la stabilité après avarie prévoit de manière implicite les effets de la pénétration sur le pont roulier d'une vague d'une hauteur significative de 1,5 m environ.
- (9) La résolution 14 de l'OMI adoptée lors de la Conférence SOLAS 1995 autorise les membres de l'OMI à conclure des accords régionaux s'ils estiment que l'état dominant de la mer et d'autres conditions locales exigent des prescriptions spécifiques de stabilité dans une région donnée.
- (10) Huit pays du nord de l'Europe, dont sept États membres de la Communauté, ont convenu à Stockholm, le 28 février 1996, d'appliquer aux navires rouliers à passagers une norme de stabilité après avarie plus stricte, afin de tenir compte des effets de l'accumulation d'eau sur le pont roulier et de permettre aux navires de survivre dans des conditions de mer plus difficiles que celles prévues par la norme SOLAS 90, en présence de vagues ayant une hauteur significative pouvant atteindre 4 m.
- (11) L'accord, connu sous le nom d'accord de Stockholm, relie directement la prescription spécifique de stabilité à l'état de mer dans lequel le navire est exploité, et notamment à la hauteur de houle significative observée dans la zone d'exploitation. La hauteur de houle significative dans la zone d'exploitation du navire détermine la hauteur d'eau qui serait susceptible de s'accumuler sur le pont-garage à la suite d'une avarie accidentelle.
- (12) À l'issue de la conférence au cours de laquelle l'accord a été adopté, la Commission a fait remarquer que l'accord n'était pas applicable dans les autres parties de la Communauté et indiqué son intention d'examiner les conditions locales de navigation des navires rouliers à passagers dans les eaux européennes et de prendre les mesures appropriées.
- (13) Le Conseil a fait paraître une déclaration similaire dans le compte rendu de sa 2074^{ème} réunion, le 17 mars 1998, en insistant sur la nécessité de garantir le même niveau de sécurité pour tous les navires rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires lors de voyages internationaux ou nationaux.

³⁶ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1.

- (14) Après l'accident de l'*Express Samina*, le Parlement européen a adopté, le 5 octobre 2000, les résolutions B5-0783, 0787 et 0791/2000, dans lesquelles il déclare expressément attendre l'évaluation par la Commission de l'efficacité de l'accord de Stockholm et d'autres mesures destinées à améliorer la stabilité et la sécurité des navires à passagers.
- (15) Il ressort d'une étude effectuée par la Commission que les valeurs de hauteur de houle significative dans les eaux du sud de l'Europe sont similaires à celles observées dans le nord. Si les conditions météorologiques sont généralement meilleures dans le sud, la norme de stabilité déterminée dans le cadre de l'accord de Stockholm se fonde exclusivement sur la hauteur de houle significative et sur la manière dont ce paramètre influence l'accumulation d'eau sur le pont roulier.
- (16) L'application, dans la Communauté, de normes de sécurité communes en matière de stabilité des navires rouliers à passagers est essentielle à la sécurité de ces navires et doit faire partie du cadre commun défini dans le domaine de la sécurité maritime.
- (17) Afin d'améliorer la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence, les normes communes de sécurité applicables à la stabilité devraient s'appliquer à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre.
- (18) La sécurité des navires relevant au premier chef de la responsabilité de l'État du pavillon, chaque État membre doit veiller au respect des prescriptions de sécurité applicables aux navires rouliers à passagers battant pavillon de l'État en question.
- (19) Les États membres devraient également être concernés en leur qualité d'États d'accueil. Les responsabilités exercées à ce titre reposent sur des responsabilités spécifiques d'État du port entièrement conformes à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) adoptée en 1982.
- (20) Les prescriptions spécifiques de stabilité établies par la présente directive devraient se fonder sur le calcul de la hauteur d'eau accumulée sur le pont roulier à la suite d'une avarie due à une collision. Ce calcul intègre deux paramètres de base: le franc-bord résiduel du navire et la hauteur de houle significative dans la zone maritime dans laquelle le navire est exploité.
- (21) Les États membres devraient déterminer et rendre publiques les valeurs de hauteur de houle significative dans les zones maritimes relevant de leur juridiction. En ce qui concerne les routes internationales, ces valeurs devraient être établies conjointement par les États situés à chaque extrémité de la route maritime. Des valeurs de hauteur de houle significative peuvent également être déterminées en cas d'exploitation saisonnière dans les mêmes zones maritimes.
- (22) Tous les navires rouliers à passagers effectuant des voyages relevant du champ d'application de la présente directive devraient respecter les prescriptions de stabilité requises en fonction de la hauteur de houle significative déterminée dans leur zone d'exploitation. Ils devraient avoir à leur bord un certificat de conformité établi par l'État du pavillon, qui devrait être accepté par tous les autres États membres.

- (23) La norme de stabilité SOLAS 90 confère un niveau de sécurité équivalent à celui des prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la présente directive pour les navires exploités dans des zones maritimes dans lesquelles la hauteur de houle significative est égale ou inférieure à 1,5 m.
- (24) Compte tenu des modifications structurelles que les navires existants devront éventuellement subir pour respecter les prescriptions spécifiques de stabilité, l'application de ces prescriptions devrait être échelonnée sur plusieurs années, afin de donner aux entreprises un temps d'adaptation suffisant. Un calendrier de mise en œuvre progressive devrait être établi à cette fin pour les navires existants.
- (25) Étant donné que les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive sont des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission³⁷, elles doivent être adoptées au moyen de la procédure définie à l'article 5 de ladite décision.
- (26) Étant donné que les objectifs de l'action proposée, notamment celui qui consiste à sauvegarder la vie humaine en mer en améliorant la capacité de survie des navires rouliers à passagers en cas d'avarie, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité mentionné à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité visé dans cet article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Objet

La présente directive a pour objet de donner une définition uniforme des prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, afin d'améliorer la capacité de survie de ces navires en cas d'avarie et d'offrir aux passagers et à l'équipage un niveau de sécurité plus élevé.

Article 2
Définitions

Les définitions ci-après s'appliquent aux fins de la présente directive:

- (a) "navire roulier à passagers": 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) "navire neuf": tout navire dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent à la date ou après le 1er octobre 2004: on entend par "stade de construction équivalent", le stade auquel:

³⁷ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (i) la construction identifiable à un navire particulier commence,
 - (ii) le montage du navire a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;
- (c) "navire existant": tout navire qui n'est pas un navire neuf;
- (d) "passager": toute personne autre que le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire;
- (e) "conventions internationales": la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974), et la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions en vigueur à la date d'adoption de la présente directive;
- (f) "service régulier": une série de traversées par navire roulier à passagers assurant une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, le navire étant exploité:
- (i) selon un horaire publié;
 - (ii) ou avec une régularité ou une fréquence telle que les traversées constituent une série systématique reconnaissable;
- (g) "accord de Stockholm": l'accord conclu à Stockholm les 27 et 28 février 1996 à la suite de la résolution 14 de la conférence SOLAS 95, intitulée "Accords régionaux concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers", adoptée le 29 novembre 1995;
- (h) "administration de l'État du pavillon": les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers est autorisé à battre pavillon;
- (i) "État d'accueil": un État membre à destination ou au départ des ports duquel un navire roulier à passagers assure un service régulier;
- (j) "voyage international": le voyage par mer d'un port d'un État membre vers un port situé en dehors de cet État membre ou inversement;
- (k) "prescriptions spécifiques de stabilité": les prescriptions relatives à la stabilité définies à l'annexe I;
- (l) "hauteur de houle significative (h_s)": la moyenne des hauteurs du tiers supérieur des hauteurs de houle observées au cours d'une période donnée;
- (m) "franc-bord résiduel (f_r)": la distance minimale comprise entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale à l'endroit de l'avarie, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau de mer accumulée sur le pont roulier endommagé.

Article 3
Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un Etat membre.
2. Chaque État membre, en sa qualité d'État d'accueil, s'assure que les navires rouliers à passagers battant pavillon d'un État autre qu'un État membre satisfont entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages nationaux à destination ou au départ de cet État membre, conformément aux dispositions de l'article 4 de la directive 1999/35/CE.

Article 4
Hauteur de houle significative

La hauteur de houle significative (h_s) permet de déterminer la hauteur de l'eau sur le pont roulier, conformément à la prescription spécifique de stabilité définie à l'annexe I. Les valeurs de hauteur de houle significative ne doivent pas être dépassées avec une probabilité de plus de 10 % sur une base annuelle.

Article 5
Zones maritimes

1. Les États membres établissent, au plus tard six mois avant la date mentionnée à l'article 13, une liste des zones maritimes relevant de leur juridiction, ainsi que les valeurs de hauteur de houle significative observées dans ces zones.
2. Les zones maritimes et les valeurs de hauteur de houle significative applicables dans ces zones sont définies conjointement par les États membres ou par les États membres et les pays tiers situés à chaque extrémité de la route maritime. Lorsque la route du navire traverse plus d'une zone maritime, le navire doit satisfaire aux prescriptions spécifiques de stabilité correspondant à la valeur de hauteur de houle significative la plus élevée relevée dans ces zones.
3. La liste est communiquée à la Commission et versée dans une base de données publique accessible sur le site Internet des autorités maritimes compétentes. Il convient également d'indiquer à la Commission où se trouvent ces informations et de lui signaler les mises à jour de la liste, en les justifiant.

Article 6
Prescriptions spécifiques de stabilité

1. Sans préjudice des prescriptions de la règle II-1/8 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, tous les navires rouliers à passagers visés à l'article 3, paragraphe 1, doivent respecter les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I de la présente directive.

2. Dans le cas des navires rouliers à passagers exploités dans des zones maritimes dans lesquelles la hauteur de houle significative est égale ou inférieure à 1,5 mètre, la conformité aux exigences de la règle II-1/8 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) doit être estimée équivalente à la conformité aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I.
3. Les États membres doivent utiliser, pour appliquer les prescriptions définies à l'annexe I, les lignes directrices présentées à l'annexe II, pour autant que cela soit réalisable et compatible avec la conception du navire concerné.

Article 7

Mise en place des prescriptions spécifiques de stabilité

1. Les navires rouliers à passagers neufs doivent respecter les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I.
2. Les navires rouliers à passagers existants doivent respecter les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, au plus tard le 1er octobre 2010.

Article 8

Certificats

1. Tous les navires rouliers à passagers neufs et existants battant pavillon d'un État membre doivent être munis d'un certificat prouvant qu'ils respectent les prescriptions spécifiques de stabilité visées à l'article 6 et à l'annexe I.

Ce certificat est délivré par l'administration de l'État du pavillon et indique la hauteur de houle significative jusqu'à laquelle le navire peut respecter les prescriptions spécifiques de stabilité, ainsi que la zone maritime pour laquelle le certificat a été originellement délivré.

Le certificat est valable aussi longtemps que le navire est exploité dans la même zone ou dans une autre zone dans laquelle une valeur de hauteur de houle significative identique a été relevée.

2. Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État d'accueil, doit reconnaître le certificat délivré par un autre État membre conformément à la présente directive.
3. Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État d'accueil, doit accepter le certificat délivré par un pays non membre, dans lequel il est certifié que le navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité requises.

Article 9

Exploitation saisonnière

1. Si compagnie de navigation qui effectue des liaisons régulières pendant toute l'année souhaite affréter des navires rouliers à passagers supplémentaires afin de les exploiter sur ces mêmes lignes pendant une saison plus courte, elle doit en faire part à l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil, au plus tard trois mois avant l'entrée en exploitation des navires supplémentaires sur ces liaisons maritimes.

Lorsque l'exploitation saisonnière a lieu dans des conditions de mer dans lesquelles la hauteur de houle significative est inférieure à celle établie dans la même zone maritime lors d'une exploitation à l'année, l'autorité compétente peut utiliser la valeur de la hauteur de houle significative relevée pendant l'exploitation saisonnière pour déterminer la hauteur de l'eau lors de l'application de la prescription spécifique de stabilité figurant à l'annexe I. La valeur saisonnière de la hauteur de houle significative qui sera appliquée pendant l'exploitation saisonnière doit être déterminée conjointement par les États membres ou par les États membres et les pays tiers situés à chaque extrémité de la route maritime.

2. Une fois que l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil aura donné son accord en vue d'une exploitation saisonnière au sens du paragraphe 1, le navire roulier à passagers qui sera affecté à ce service saisonnier doit avoir à son bord un certificat prouvant qu'il respecte les dispositions de la présente directive, conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.

Article 10 *Amendements*

Afin de tenir compte des développements au niveau international et, notamment, au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI), ou d'accroître l'efficacité de la présente directive grâce à l'expérience acquise et aux progrès technologiques, les annexes peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

Article 11 *Comité*

1. La Commission est assistée par le comité établi par l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CEE³⁸, composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation définie à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, conformément à l'article 7, paragraphe 3, et à l'article 8 de ladite décision.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE, est de huit semaines.

Article 12 *Sanctions*

Les États membres établissent le régime de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

³⁸ JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

Article 13
Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er janvier 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 14
Entrée en vigueur

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

Article 15
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen
Le Président

Pour le Conseil
Le Président

ANNEXE I
PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES DE STABILITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES
ROULIERS A PASSAGERS

(conformément à l'article 6)

1. Outre les prescriptions de la règle II-1/8 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, tous les navires rouliers à passagers visés à l'article 3, paragraphe 1, doivent respecter les prescriptions de la présente annexe.
- 1.1 Les dispositions du paragraphe 2.3 de la règle II-1/8 doivent être respectées lorsque l'on prend en compte l'effet de la quantité hypothétique d'eau de mer supposée s'être accumulée sur le premier pont situé au-dessus de la flottaison nominale de l'espace roulier à cargaison ou du local de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3, supposé endommagé (ci-après dénommé le "pont roulier endommagé"). Les autres prescriptions de la règle II-1/8 n'ont pas à être respectées aux fins de l'application de la norme de stabilité prévue dans la présente annexe. La quantité d'eau de mer supposée accumulée est calculée de la manière suivante:
 - (a) on suppose que la surface de l'eau se trouve à une hauteur fixe au-dessus du point le plus bas du livet de pont du compartiment endommagé du pont roulier;
 - (b) lorsque le livet de pont au niveau du compartiment endommagé est submergé, le calcul se fonde sur une hauteur fixe au-dessus de la surface de l'eau étale à tous les angles de bande et d'assiette,

ce qui donne:

0,5 m si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou inférieur à 0,3 m;

0,0 m si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou supérieur à 2,0;

des valeurs intermédiaires qui doivent être déterminées par interpolation linéaire si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou supérieur à 0,3 m mais inférieur à 2,0 m,

le franc-bord résiduel (f_r) étant la distance minimale entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale à l'emplacement de l'avarie dans le cas d'avarie considéré, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau supposée accumulée sur le pont roulier endommagé.

- 1.2. Lorsqu'un dispositif d'assèchement hautement efficace est installé, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser une réduction de la hauteur de la surface de l'eau.
- 1.3 Pour les navires se trouvant dans des zones d'exploitation réglementées géographiquement délimitées, l'administration peut réduire la hauteur de la surface de l'eau déterminée conformément au paragraphe 1.1, en remplaçant cette hauteur par les valeurs suivantes:

- 1.3.1 0,0 m si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone visée est de 1,5 m ou moins;
- 1.3.2 la valeur obtenue conformément au paragraphe 1.1 si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone visée est égale ou supérieure à 4,0 m;
- 1.3.3 des valeurs intermédiaires à déterminer par interpolation linéaire si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone visée est égale ou supérieure à 1,5 m, mais inférieure à 4,0 m,

sous réserve que les conditions ci-après soient remplies:
- 1.3.4 l'administration s'est assurée que la zone délimitée est représentée par la hauteur de houle significative (h_s), dont la probabilité de dépassement n'est pas supérieure à 10 %;
- 1.3.5 la zone d'exploitation et, le cas échéant, l'époque de l'année pour lesquelles une certaine valeur de hauteur de houle significative (h_s) a été déterminée, sont indiquées sur les certificats.
- 1.4 A titre de variante aux prescriptions des paragraphes 1.1 ou 1.3, l'administration de l'État du pavillon peut dispenser de l'application des prescriptions des paragraphes 1.1 ou 1.3 et accepter la preuve, établie par des essais sur modèle réalisés pour un navire donné conformément à la méthode d'essai présentée dans l'appendice de l'annexe I, que le navire ne chavirera pas s'il subit une avarie de dimension hypothétique telle que visée au paragraphe 4 de la règle II-1/8, à l'emplacement le plus défavorable tel que visé au paragraphe 1.1, sur houle irrégulière et
- 1.5 accepter l'homologation des résultats des essais sur modèle comme une équivalence au respect des dispositions des paragraphes 1.1 ou 1.3, la valeur de hauteur de houle significative (h_s) utilisée dans les essais sur modèle devant être inscrite sur les certificats du navire.
- 1.6 Les renseignements fournis au capitaine du navire conformément aux paragraphes 7.1 et 7.2 de la règle II-1/8, tels que complétés afin de satisfaire aux dispositions des paragraphes 2.3 à 2.3.4 de cette même règle, doivent s'appliquer tels quels aux navires rouliers à passagers approuvés conformément aux présentes prescriptions.
2. Il convient d'appliquer les dispositions ci-après pour évaluer l'effet du volume d'eau de mer supposée accumulée sur le pont roulier endommagé visé au paragraphe 1.1:
 - 2.1 une cloison transversale ou longitudinale doit être considérée intacte si toutes ses parties se trouvent à l'intérieur de surfaces verticales, des deux côtés du navire, qui sont situées à une distance du bordé égale à un cinquième de la largeur du navire, telle que définie à la règle II-1/2, et mesurée perpendiculairement à l'axe du navire, au niveau de la ligne de charge maximale de compartimentage;
 - 2.2 lorsque la coque du navire est partiellement élargie par le biais d'une modification de sa structure afin de satisfaire aux dispositions de la présente annexe, l'augmentation résultante de la valeur d'un cinquième de la largeur du navire doit être utilisée pour tous les calculs mais ne doit pas régir l'emplacement des traversées de cloison, des circuits de tuyautages existants, etc., qui étaient acceptables avant l'élargissement;

- 2.3 les cloisons transversales ou longitudinales qui sont considérées comme efficaces pour retenir le volume hypothétique d'eau de mer accumulée dans le compartiment concerné sur le pont roulier endommagé doivent avoir une étanchéité en rapport avec le système d'assèchement, et doivent résister à la pression hydrostatique donnée par les résultats des calculs d'avarie. Ces cloisons doivent avoir une hauteur minimale de 2,2 m. Cependant, dans le cas d'un navire doté de ponts garages suspendus, la hauteur minimale de la cloison ne doit pas être inférieure à la hauteur libre sous le pont garage suspendu lorsque celui-ci est en position abaissée;
- 2.4 dans le cas de configurations particulières, tels que des ponts suspendus occupant toute la largeur et des encaissements latéraux larges, d'autres hauteurs de cloison peuvent être acceptées en fonction des résultats des essais détaillés sur modèle;
- 2.5 l'effet du volume d'eau de mer supposée s'être accumulée n'a pas à être pris en compte pour un compartiment quelconque du pont roulier endommagé, à condition que ce compartiment soit pourvu, de chaque côté du pont, de sabords de décharge uniformément répartis le long des côtés du compartiment et répondant aux conditions suivantes:
- 2.5.1 $A \geq 0,3 l$
- A étant la section totale, en m², des sabords de décharge de chaque côté du pont, et l la longueur du compartiment en m.
- 2.5.2 Le navire doit conserver un franc-bord résiduel d'au moins 1,0 m dans le cas d'avarie le plus défavorable, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau supposé s'être accumulé sur le pont roulier endommagé.
- 2.5.3 Les sabords de décharge doivent être situés à une hauteur de moins de 0,6 m au-dessus du pont roulier endommagé et l'extrémité inférieure des sabords doit être située à une hauteur de moins de 2 cm au-dessus du pont roulier endommagé;
- 2.5.4 les sabords de décharge doivent être munis de dispositifs de fermeture ou de clapets empêchant l'eau de pénétrer sur le pont roulier, tout en permettant à l'eau susceptible de s'être accumulée sur le pont roulier de s'évacuer.
- 2.6 Lorsqu'une cloison située au-dessus du pont roulier est supposée endommagée, il convient de supposer que les deux compartiments de chaque côté de la cloison sont envahis jusqu'à la même hauteur de surface d'eau que celle calculée conformément aux paragraphes 1.1 et 1.3 ci-dessus.
3. Il convient d'appliquer les valeurs de hauteur de houle significative indiquées sur les cartes ou sur la liste des zones maritimes établie par les États membres en vertu de l'article 5 de la présente directive pour déterminer la hauteur de houle significative.
- 3.1 Dans le cas des navires exploités pendant une saison plus courte, l'administration de l'État d'accueil détermine en accord avec le pays dont le port est situé sur la route maritime la hauteur de houle significative qu'il convient d'appliquer.
4. Les essais sur modèle sont réalisés conformément à l'appendice.

Appendice

Méthode d'essai sur modèle

1. Objectifs

Lors des essais prévus au paragraphe 1.4 des prescriptions de stabilité énoncées à l'annexe I de la présente directive, le navire devrait être capable de résister à une houle telle que définie au paragraphe 3 ci-dessous, dans le cas d'avarie le plus défavorable.

2. Modèle de navire

2.1 Le modèle devrait reproduire le navire réel pour ce qui est tant de la configuration extérieure que de l'agencement intérieur - en particulier de tous les espaces endommagés - qui ont une incidence sur le processus d'invasion et d'embarquement d'eau. L'avarie devrait représenter le cas d'avarie le plus défavorable défini aux fins de satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.3.2 de la règle II-1/8 de la Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (norme SOLAS 90). Un essai supplémentaire est requis pour une avarie située au milieu du navire si l'emplacement le plus défavorable de l'avarie en vertu de la norme SOLAS 90 se trouve à une distance supérieure à $\pm 10\%$ Lpp du milieu du navire. Cet essai supplémentaire est requis uniquement si l'on suppose que les espaces rouliers sont touchés par l'avarie.

2.2 Le modèle devrait satisfaire aux prescriptions suivantes:

2.2.1 La longueur entre perpendiculaires (Lpp) doit être égale à 3 m au moins.

2.2.2 La coque doit être suffisamment mince aux endroits où cette caractéristique a une influence sur les résultats.

2.2.3 Les caractéristiques du mouvement devraient représenter fidèlement celles du navire réel, une attention particulière étant apportée à la réduction à l'échelle des rayons de giration lors du roulis et du tangage. Le tirant d'eau, l'assiette, l'inclinaison et le centre de gravité devraient représenter le cas d'avarie le plus défavorable.

2.2.4 Les principaux éléments de conception tels que les cloisons étanches à l'eau, les ouvertures d'aération, etc., se trouvant au-dessus et au-dessous du pont de cloisonnement, qui peuvent entraîner un envahissement asymétrique, devraient représenter fidèlement, dans la mesure du possible, la situation réelle.

2.2.5 La brèche doit avoir la forme suivante:

2.2.5.1 un rectangle dont l'étendue longitudinale est celle qui est définie par la règle II-1/8.4.1 de la convention SOLAS et dont l'étendue verticale est sans limitation vers le haut;

2.2.5.2 dans le plan horizontal, un triangle isocèle d'une hauteur égale à B/5, conformément à la règle II-1/8.4.2 de la convention SOLAS.

3. Modalités des essais

3.1 Le modèle devrait être soumis à une houle irrégulière à crête longue définie par le spectre JONSWAP, avec une hauteur de houle significative (h_s) telle que définie au

paragraphe 1.3 des prescriptions de stabilité, le coefficient d'accroissement maximal γ et la période maximale T_p étant les suivants:

3.1.1 $T_p = 4\sqrt{h_s}$, γ étant égal à 3,3; et

3.1.2 T_p est égal à la période de résonance du roulis pour le navire après avarie, sans eau sur le pont dans l'état de chargement spécifié, mais ne dépasse pas $6\sqrt{h_s}$, γ étant égal à 1.

3.2 Le modèle doit pouvoir dériver librement et devrait être placé par mer de travers (cap de 90°), la brèche faisant face à la houle. Il ne faudrait pas retenir le modèle de manière à l'empêcher de chavirer. Si le modèle est en position droite après envahissement, il convient de l'incliner de 1° du côté de l'avarie.

3.3 On devrait effectuer au moins cinq essais pour chaque période maximale. La durée de chacun des essais devrait être suffisante pour permettre au modèle de parvenir à un état stationnaire mais être d'au moins 30 min en temps réel. Un train d'ondes différent devrait être utilisé pour chaque essai.

3.4 Si aucun des essais ne donne une inclinaison finale du côté de l'avarie, il convient de répéter les essais cinq fois pour chacune des deux conditions de houle spécifiées, ou bien imprimer au modèle une inclinaison supplémentaire de 1° du côté de l'avarie, puis répéter l'essai deux fois pour chacune des conditions de houle spécifiées. Ces essais supplémentaires ont pour objet de démontrer, le mieux possible, la capacité de résistance au chavirement dans les deux directions.

3.5 Les essais devraient être effectués pour les cas d'avarie suivants:

3.5.1 le cas d'avarie le plus défavorable eu égard à l'aire sous-tendue par la courbe GZ qui est prévu dans la convention SOLAS;

3.5.2 le cas d'avarie le plus défavorable au milieu du navire eu égard au franc-bord résiduel dans la partie centrale dans le cas prévu au paragraphe 2.1.

4. Critères de survie

Le navire devrait être considéré comme ayant survécu s'il est parvenu à un état stationnaire lors des essais successifs prescrits au paragraphe 3.3. Lorsque des angles de roulis supérieurs à 30° par rapport à l'axe vertical sont observés avec une fréquence supérieure à 20 % des cycles de roulis ou lorsque la gîte stable est supérieure à 20° , le modèle devrait être considéré comme ayant chaviré, même s'il parvient à un état stationnaire.

5. Approbation de l'essai

5.1 Les propositions de programmes d'essais sur modèle doivent être préalablement approuvées par l'administration de l'État d'accueil. Il convient en outre de tenir compte du fait que le scénario le plus défavorable peut résulter d'avaries de petites dimensions..

5.2 Les essais doivent être consignés dans un procès-verbal et enregistrés sur cassette vidéo ou sur un autre support visuel présentant toutes les informations pertinentes concernant le navire et les résultats des essais.

ANNEXE II
LIGNES DIRECTRICES A L'INTENTION DES ADMINISTRATIONS
NATIONALES

(conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 3)

PARTIE I

Application

Conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 3, les administrations des États membres doivent utiliser les présentes lignes directrices pour appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, pour autant que cela soit réalisable et compatible avec la conception du navire concerné. Les numéros de paragraphes ci-après correspondent à ceux de l'annexe I.

Paragraphe 1

Tous les navires rouliers à passagers visés à l'article 3, paragraphe 1, doivent tout d'abord respecter la "norme SOLAS 90" relative à la stabilité résiduelle, car cette norme s'applique à tous les navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date. C'est sur la base de cette norme qu'est déterminé le franc-bord résiduel (f_r) qui permet d'effectuer les calculs définis au paragraphe 1.1.

Paragraphe 1.1

1. Ce paragraphe concerne le volume hypothétique d'eau de mer accumulée sur le pont de cloisonnement (ou pont roulier). L'eau est supposée avoir envahi le pont par une brèche. Le paragraphe 1 disposait que le navire doit respecter toutes les dispositions de la convention SOLAS 90. Le paragraphe 1.1 dispose qu'il convient en outre de respecter les dispositions des paragraphes 2.3 à 2.3.4 de la règle 8, chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS, lors du calcul de la quantité d'eau de mer sur le pont. Aucune autre prescription de la règle II-1/8 ne doit être prise en considération pour effectuer ce calcul. Ainsi, le navire ne doit pas, par exemple, satisfaire les exigences relatives aux angles d'équilibre ou à la non immersion de la ligne de surimmersion.
2. L'eau accumulée est introduite sous forme de charge liquide et de manière à obtenir une surface égale dans tous les compartiments du pont roulier supposés envahis. La hauteur d'eau (h_w) sur le pont dépend du franc-bord résiduel (f_r) après avarie et est mesurée au droit de l'avarie (**voir fig. 1**). Le franc-bord résiduel (f_r) correspond à la distance minimale entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale (après égalisation, si nécessaire) au droit de l'avarie hypothétique, après avoir envisagé tous les scénarios d'avarie possibles lors de l'évaluation de la conformité à la norme SOLAS 90, telle qu'elle est requise au paragraphe 1 de l'annexe I. Il ne doit pas être tenu compte de l'effet du volume hypothétique d'eau de mer supposée s'être accumulée sur le pont roulier endommagé lors du calcul de (f_r).
3. Si le franc-bord résiduel (f_r) est de 2,0 m ou plus, on suppose qu'il n'y a pas d'eau accumulée sur le pont roulier. Si le franc-bord (f_r) est de 0,3 m ou moins, la hauteur d'eau (h_w) est supposée être de 0,5 m. Les hauteurs d'eau intermédiaires sont obtenues par interpolation linéaire (**cf. fig. 2**).

Paragraphe 1.2

Seuls sont considérés comme efficaces les dispositifs d'assèchement dont la capacité est telle qu'ils peuvent empêcher l'accumulation d'importants volumes d'eau sur le pont, soit plusieurs milliers de tonnes par heure, ce qui dépasse largement les capacités disponibles au moment de l'adoption des présentes prescriptions. Ces dispositifs d'assèchement à haute efficacité pourraient être développés et homologués à l'avenir (sur la base de lignes directrices établies par l'Organisation maritime internationale).

Paragraphe 1.3

1. La quantité d'eau supposée s'être accumulée sur le pont peut, outre les réductions prévues au paragraphe 1.1, être réduite en cas d'exploitation dans des zones réglementées géographiquement délimitées. Ces zones sont désignées en fonction de la hauteur de houle significative (h_s), conformément aux dispositions de l'article 5.
2. Si la hauteur de houle significative (h_s) dans la zone concernée est de 1,5 m ou moins, on suppose qu'aucun volume d'eau supplémentaire ne s'est accumulé sur le pont roulier endommagé. Si la hauteur de houle significative (h_s) dans la zone concernée est de 4,0 m ou plus, la hauteur du volume d'eau supposée s'être accumulée correspond à la valeur calculée conformément au paragraphe 1.1. Les valeurs intermédiaires sont obtenues par interpolation linéaire (cf. **fig. 3**).
3. La hauteur d'eau (h_w) étant constante, le volume d'eau ajoutée est variable car il dépend de l'angle d'inclinaison et de l'immersion ou non du livet de pont à un angle d'inclinaison particulier (cf. **fig. 4**). Il convient de remarquer que les entreponts-garages ont une perméabilité supposée de 90 % (cf. CSM/Circ.649), tandis que la perméabilité des autres espaces supposés envahis correspond à celle prescrite par la convention SOLAS.
4. Si les calculs effectués en vue de démontrer le respect des dispositions de la directive portent sur une hauteur de houle significative de moins de 4,0 m, cette valeur moins élevée doit être consignée dans le certificat de sécurité du navire à passagers.

Paragraphe 1.4 et 1.5

En lieu et place de l'attestation de conformité aux nouvelles prescriptions de stabilité des paragraphes 1.1 ou 1.3, l'administration peut accepter que la conformité soit attestée par des essais sur modèle. Les spécifications relatives à ce type d'essai sont présentées en détail dans l'appendice de l'annexe I. La partie II de la présente annexe contient des lignes directrices à ce sujet.

Paragraphe 1.6

Les courbes du KG ou du GM en exploitation traditionnellement établies d'après la norme SOLAS peuvent ne pas être applicables lorsque l'on suppose une accumulation d'eau telle que la prévoit la présente directive, de sorte qu'il peut être nécessaire de calculer des courbes qui tiennent compte des effets de ce volume d'eau supplémentaire. Il convient dans ce cas d'effectuer des calculs avec un nombre suffisant de valeurs de tirants d'eau et d'assiette en exploitation.

Remarque: Les courbes révisées du KG ou du GM en exploitation peuvent être établies par itération. Le GM minimum excédentaire obtenu au terme du calcul de stabilité après avarie intégrant le volume d'eau sur le pont est ajouté à la valeur du KG (ou déduit du GM) servant à calculer les valeurs de franc-bord (f_r) après avarie, qui déterminent les volumes d'eau de mer accumulée sur le pont. Cette procédure est répétée jusqu'à ce que le GM excédentaire atteigne une valeur négligeable.

Il est attendu des exploitants qu'ils entreprennent l'itération avec des valeurs de KG maximales et des valeurs de GM minimales correspondant à des valeurs d'exploitation raisonnables et qu'ils adaptent le pont de cloisonnement de manière à réduire au minimum le GM excédentaire obtenu au terme du calcul après avarie intégrant le volume d'eau accumulé sur le pont.

Paragraphe 2.1

Comme dans les prescriptions de la norme SOLAS applicables en cas d'avarie, les cloisons situées à l'intérieur de la ligne B/5 sont considérées comme intactes en cas d'avarie.

Paragraphe 2.2

Si des caissons latéraux de stabilité sont installés afin de respecter la présente règle, ce qui a pour effet d'augmenter la largeur (B) du navire et, par conséquent, la distance B/5 par rapport aux côtés du navire, cette modification ne doit pas entraîner le déplacement de parties structurelles existantes ni des passages des principales cloisons transversales étanches à l'eau au-dessous du pont de cloisonnement (**cf. fig. 5**).

Paragraphe 2.3

1. Les cloisons/barrières transversales ou longitudinales existantes et dont il est tenu compte pour contenir le mouvement de l'eau supposée s'être accumulée sur le pont roulier endommagé ne doivent pas être complètement étanches à l'eau. De faibles volumes de fuites peuvent être autorisés, à condition que les dispositifs d'assèchement permettent d'empêcher l'accumulation d'eau de l'autre côté de la cloison/barrière. D'autres moyens d'assèchement passif doivent être utilisés lorsque les dalots deviennent inefficaces du fait de la perte de différence positive entre les niveaux d'eau.
2. La hauteur (B_h) des cloisons/barrières transversales et longitudinales ne doit pas être inférieure à $(8 \times h_w)$ mètres, h_w étant la hauteur d'eau accumulée, calculée au moyen du franc-bord résiduel et de la hauteur de houle significative (cf. paragraphes 1.1. et 1.3.). La hauteur de la cloison/barrière ne doit en aucun cas être inférieure:
 - a) à 2,2 mètres ou
 - b) à la hauteur comprise entre le pont de cloisonnement et le point le plus bas des ponts-garages intermédiaires ou suspendus lorsqu'ils sont en position abaissée. Toutes les ouvertures situées entre le bord supérieur du pont de cloisonnement et le bord inférieur du bordé doivent être obstruées dans le plan transversal ou longitudinal (**cf. fig. 6**).

Les cloisons/barrières ayant une hauteur inférieure à celles indiquées ci-dessus peuvent être acceptées si des essais sur modèle, réalisés conformément à la partie II de la présente annexe, confirment que les normes de survie requises peuvent être

respectées avec ce type de cloisons. Lors de la détermination de la hauteur des cloisons/barrières, il convient de veiller également à ce que la hauteur soit suffisante pour empêcher un envahissement progressif dans les limites requises de l'arc de stabilité. Les essais sur modèle doivent respecter l'arc de stabilité.

Remarque: L'arc de stabilité peut être réduit à 10 degrés, à condition que l'aire sous-tendue par la courbe correspondante augmente (cf. CSM 64/22).

Paragraphe 2.5.1

La superficie "A" correspond aux ouvertures permanentes. La solution des sabords de décharge ne peut pas être retenue sur les navires pour lesquels le respect des critères exige la flottabilité d'une partie ou de la totalité des superstructures. Les sabords de décharge doivent être munis de clapets de fermeture qui empêchent à la fois l'eau de pénétrer tout en lui permettant de s'écouler.

Ces clapets ne doivent pas être actionnés par des dispositifs. Ils doivent fonctionner de manière automatique et il faut démontrer qu'ils n'empêchent pas l'écoulement de manière significative. Toute diminution notable d'efficacité doit être compensée par l'installation d'ouvertures supplémentaires, de manière à maintenir la superficie requise.

Paragraphe 2.5.2

Pour que les sabords de décharge soient jugés efficaces, la distance minimale entre le bord inférieur du sabord et la flottaison après avarie doit être d'au moins 1,0m. Il ne doit pas être tenu compte de l'effet de la présence éventuelle d'eau sur le pont dans le calcul de la distance minimale (cf. fig. 7).

Paragraphe 2.5.3

Les sabords de décharge doivent être installés le plus bas possible dans les pavois latéraux ou dans le bordé. Le bord inférieur de l'ouverture du sabord de décharge ne doit pas se trouver à plus de 2 cm au-dessus du pont de cloisonnement et son bord supérieur ne doit pas être à plus de 0,6m (cf. fig. 8).

Remarque: Les espaces auxquels le paragraphe 2.5 s'applique, c'est-à-dire les espaces équipés de sabords de décharge ou d'ouvertures similaires, ne doivent pas être inclus en tant qu'espaces intacts dans le calcul des courbes de stabilité à l'état intact et après avarie.

Paragraphe 2.6

1. La dimension prescrite de l'avarie s'applique à toute la longueur du navire. Selon la norme de compartimentage appliquée, l'avarie peut n'affecter aucune cloison, ou uniquement une cloison située au-dessous du pont de cloisonnement, ou une cloison située au-dessus du pont de cloisonnement, etc.
2. Toutes les cloisons/barrières transversales ou longitudinales permettant de retenir le volume d'eau supposée s'être accumulée sur le pont doivent être maintenues en place et assujetties pendant que le navire est en mer.
3. En cas d'endommagement de la cloison ou de la barrière transversale, l'eau doit s'accumuler de manière uniforme de part et d'autre de la cloison ou de la barrière endommagée et atteindre la hauteur h_w (cf. fig. 9).

PARTIE II

ESSAI SUR MODÈLE

Les présentes lignes directrices ont pour but de garantir l'uniformité des méthodes employées pour construire et vérifier le modèle, ainsi que lors de la réalisation et de l'analyse des essais, étant entendu que les moyens disponibles et les coûts auront quelques répercussions sur cette uniformisation.

Le sens du paragraphe 1 de l'appendice de l'annexe I est évident.

Paragraphe 2 – Modèle de navire

2.1 Le matériau dans lequel le modèle est construit n'a pas d'importance en soi, pour autant que la rigidité du modèle à l'état intact et après avarie soit suffisante pour que ses caractéristiques hydrostatiques soient identiques à celles du navire réel et pour que la flexion de la coque dans la houle soit négligeable.

Il convient également de veiller à ce que les compartiments endommagés soient reproduits le plus fidèlement possible, de manière que le volume d'eau représenté soit correct.

Des mesures devront être prises pour empêcher que l'eau pénètre (même en faibles quantités) dans les parties intactes du modèle, ce qui aurait des incidences sur son comportement.

2.2. Détails du modèle

.1 Il convient de réduire autant que possible les effets d'échelle, qui risqueraient d'influencer fortement le comportement du modèle pendant les essais. Le modèle doit être aussi grand que possible. Les détails des compartiments endommagés sont plus faciles à reproduire sur de grands modèles et les effets d'échelle sont moins importants. Il est donc conseillé de reproduire le modèle à une échelle qui ne soit pas inférieure à 1/40. La longueur du modèle au niveau de la ligne de charge de compartimentage ne doit cependant pas être inférieure à 3 mètres.

.2(a) Le modèle doit être aussi mince que possible au niveau de l'avarie hypothétique afin que la quantité d'eau entrante et son centre de gravité soient correctement représentés. On admet que la coque et les éléments de compartimentage primaire et secondaire au droit de l'avarie ne puissent pas être reconstitués avec suffisamment de détails pour pouvoir calculer correctement la perméabilité supposée de l'espace.

.2(b) Des essais ont montré que la dimension verticale du modèle peut influencer les résultats lors des essais dynamiques. La hauteur du navire au-dessus du pont de cloisonnement (ou pont de franc-bord) doit donc correspondre à au moins trois hauteurs standard d'une superstructure pour que les grosses vagues du train d'ondes ne déferlent pas sur le modèle.

.2(c) Il convient de ne pas vérifier uniquement les tirants d'eau à l'état intact mais aussi de mesurer correctement les tirants d'eau après avarie afin de les mettre

en corrélation avec ceux résultant du calcul de stabilité après avarie. Après avoir mesuré les tirants d'eau après avarie, il peut être nécessaire de corriger la perméabilité du compartiment endommagé en introduisant des volumes intacts ou en ajoutant du poids. Il faut également veiller à représenter correctement le centre de gravité de l'eau qui pénètre dans le modèle. Toutes les corrections doivent être effectuées avec des marges de sécurité suffisantes.

.2(d) Si le pont du modèle doit être équipé de barrières et que la hauteur de ces barrières est inférieure à celle prescrite au paragraphe 2.3 de l'annexe I de la présente directive, le modèle doit être doté d'un système de télévision en circuit fermé (CCTV), de manière à observer les projections et l'accumulation d'eau dans la partie non endommagée du pont. Un enregistrement vidéo doit dans ce cas être joint au rapport d'essais.

.3 Afin de restituer les caractéristiques du mouvement du navire réel, il convient d'incliner le modèle et de lui imprimer un roulis à l'état intact, de manière à vérifier le GM et la distribution de la masse à l'état intact.

Le rayon de giration transverse du navire réel ne doit pas être supposé supérieur à 0,4 B et le rayon de giration longitudinal ne doit pas être supposé supérieur à 0,25 L.

La période de roulis transverse est obtenue comme suit:

$$\frac{2\pi \times 0,4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

où:

GM: hauteur métacentrique du navire réel (à l'état intact)

g: accélération due à la gravité

λ: échelle du modèle

B: largeur du navire réel

Remarque

Si l'on peut accepter que l'inclinaison et le roulis imprimés au modèle après avarie soient utilisés pour vérifier la courbe de stabilité résiduelle, de tels essais ne peuvent toutefois pas se substituer aux essais à l'état intact.

Il faut néanmoins imprimer au modèle un mouvement de roulis afin d'obtenir la période de roulis nécessaire à la réalisation des essais selon le paragraphe 3.1.2.

.4 Le sens de ce paragraphe est évident. On suppose que les ventilateurs du compartiment endommagé équipant le navire réel permettent à l'eau de se répandre et de circuler librement. La réduction à l'échelle des dispositifs de ventilation équipant le navire réel risque cependant d'entraîner des effets d'échelle non souhaités. Pour qu'il n'en soit pas ainsi, il est conseillé de construire les dispositifs de ventilation à une échelle supérieure à celle du modèle, de manière que le flux d'eau sur le pont garage ne soit pas affecté.

- .5.2 L'aspect en triangle isocèle de la brèche en forme de prisme correspond à la flottaison en charge.

Par ailleurs, lorsque des caissons latéraux de stabilité d'une largeur inférieure à B/5 sont installés, la longueur de l'avarie au niveau des caissons ne doit pas être inférieure à 2 mètres afin d'éviter tout effet d'échelle.

Paragraphe 3 – Modalités des essais

3.1 – Spectres d'ondes

Il convient d'utiliser le spectre JONSWAP, qui décrit les états de mer du vent et de mer non complètement développée qui correspondent à la plupart des conditions observées sur les mers du globe. Il est important à cet égard de ne pas uniquement vérifier la période pic du train d'ondes, mais de contrôler également l'exactitude de la période par passage au niveau moyen.

- .1 Étant donné une période pic de $4\sqrt{h_s}$ et un coefficient d'accroissement maximal γ de 3,3, la période par passage au niveau moyen ne doit pas être supérieure à:

$$\{T_p/(1,20 \text{ à } 1,28)\} \pm 5\%$$

- .2 Étant donné une période pic égale à la période de roulis du modèle après avarie et un coefficient γ de 1, la période par passage au niveau moyen ne doit pas être supérieure à:

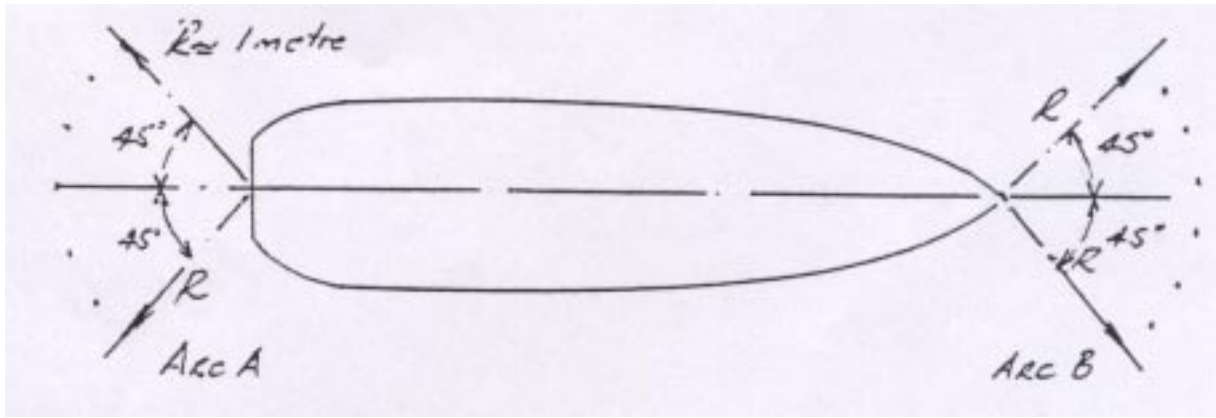
$$\{T_p/(1,3 \text{ à } 1,4)\} \pm 5\%$$

sachant que, si la période de roulis du modèle après avarie est supérieure $6\sqrt{h_s}$, la période pic doit être limitée à $6\sqrt{H_s}$.

Remarque

Il est apparu qu'il était impossible de fixer des limites aux périodes par passage au niveau moyen du spectre d'ondes en fonction des valeurs nominales des formules mathématiques. Une marge d'erreur de 5% est donc admise.

Il convient d'enregistrer le spectre d'ondes à chaque essai et de consigner toutes les informations pertinentes. Les relevés sont effectués à proximité immédiate du modèle (mais pas sur le côté sous le vent) - voir la figure a ci-après - et près du batteur de houle. Le modèle doit également être équipé d'instruments de mesure afin de surveiller et d'enregistrer les mouvements du modèle (roulis, levée, tangage) et son attitude (inclinaison, enfoncement, assiette) pendant toute la durée de l'essai.



La sonde de mesure "près du modèle" doit être placée sur l'arc A ou B (**Figure a**).

3.2., 3.3., 3.4

Le contenu de ces paragraphes est évident.

3.5 – Simulation d'avaries

Les recherches poussées qui ont été menées pour établir des critères applicables aux navires neufs montrent clairement qu'à côté de paramètres importants pour la survie des navires à passagers tels que le GM et le franc-bord, l'aire sous la courbe de stabilité résiduelle jusqu'à l'angle de GZ maximum constitue également un facteur important. Lorsque l'on choisit le cas d'avarie le plus défavorable prévu par la convention SOLAS en vue de respecter les prescriptions du paragraphe 3.5.1, il convient de choisir l'avarie qui présente l'aire sous la courbe de stabilité résiduelle jusqu'à l'angle de GZ maximum la plus réduite.

Paragraphe 4 – Critères de survie

Le sens de ce paragraphe est évident.

Paragraphe 5 – Approbation de l'essai

Les documents suivants doivent être joints au rapport remis à l'administration:

- (a) calculs de stabilité après avarie dans le cas d'avarie le plus défavorable prévu par la convention SOLAS et dans le cas d'avarie au milieu du navire (s'ils sont différents);
- (b) plan de l'agencement global du modèle, détails de construction, instrumentation;
- (c) rapports des essais d'inclinaison et de roulis;
- (d) calcul des périodes de roulis du navire réel et du modèle;
- (e) spectre d'ondes nominal et mesuré (à proximité du batteur de houle et à côté du modèle);
- (f) relevés représentatifs des mouvements, de l'attitude et de la dérive du modèle;
- (g) enregistrements vidéo correspondants.

Remarque

L'administration doit assister à tous les essais.

**Figures mentionnées dans l'annexe II
(Lignes directrices à l'intention des administrations nationales)**

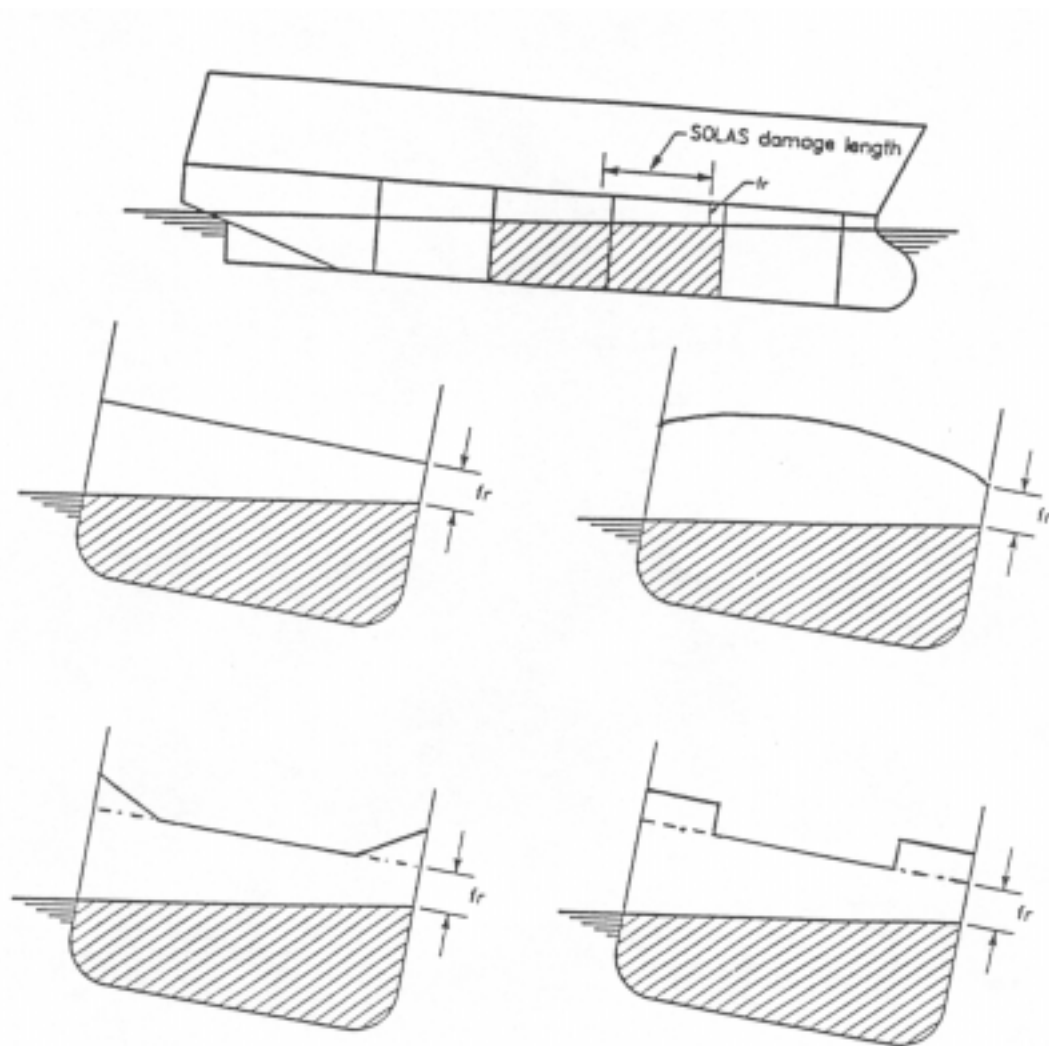
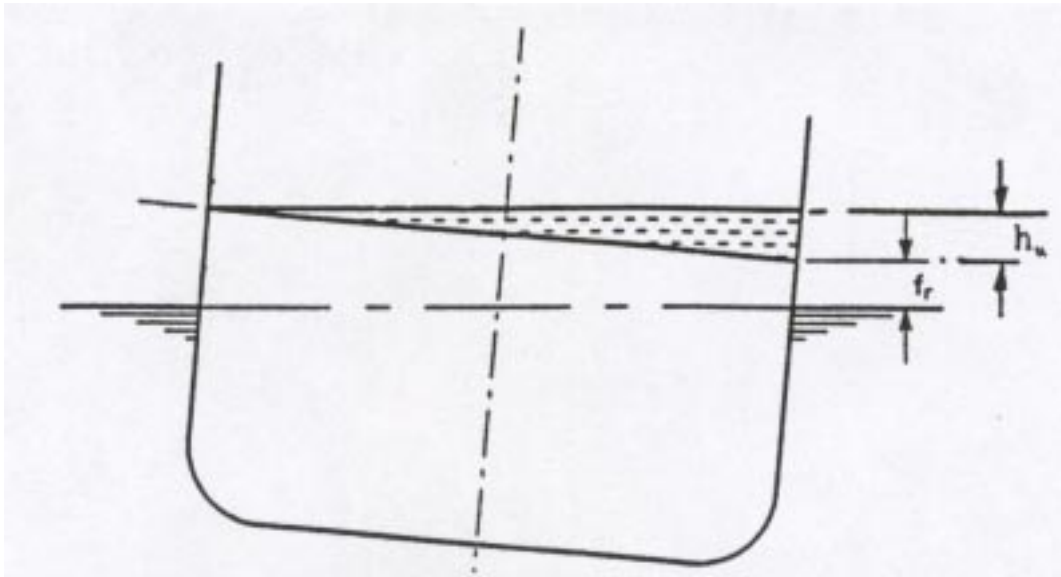


Figure 1

[légende de la figure]

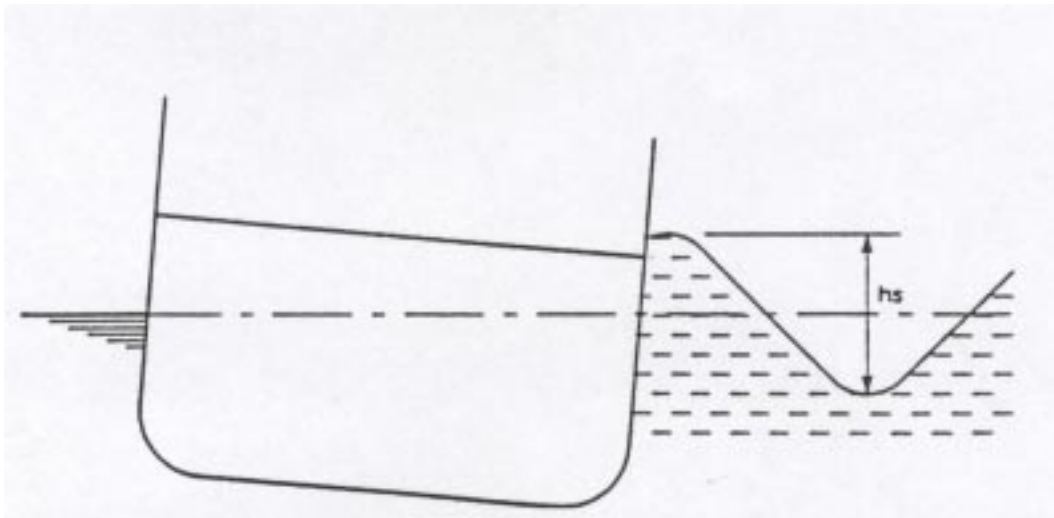
Longueur de l'avarie d'après la convention SOLAS [SOLAS damage length]



1. Si $f_r \geq 2,0$ mètres, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0,0 mètre

2. Si $f_r \leq 0,3$ mètre, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0,5 mètre

Figure 2



1. Si $h_s \geq 4,0$ mètres, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) est calculée comme sur la figure 3

2. Si $h_s \leq 1,5$ mètre, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0,0 mètre

Par exemple

Si $f_r = 1,15$ mètre et $h_s = 2,75$ mètres, la hauteur d'eau (h_w) = 0,125 mètre

Figure 3

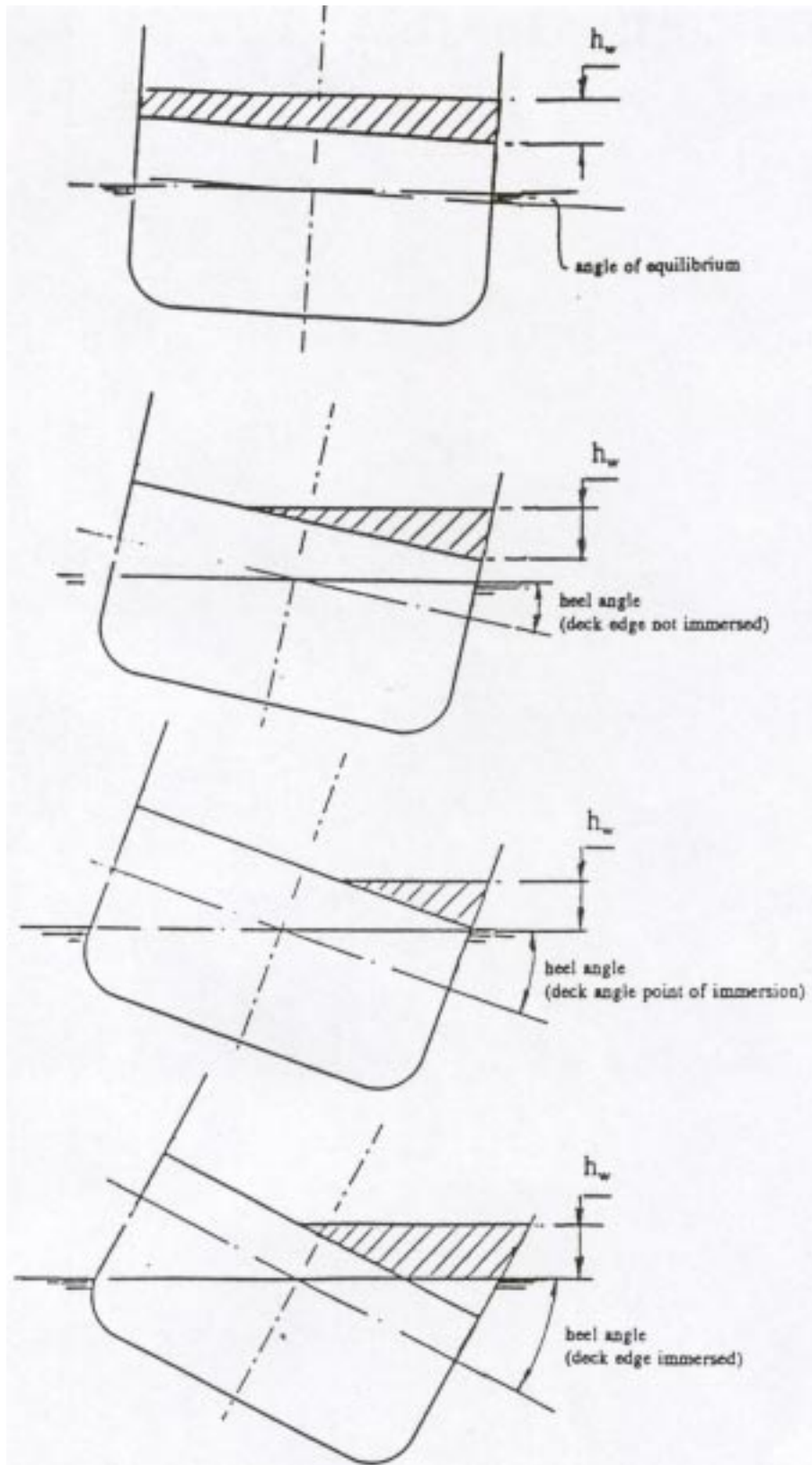


Figure 4

[Légendes de la figure 4]

angle d'équilibre [angle of equilibrium]

angle d'inclinaison (livet de pont non immergé) [*heel angle (deck not immersed)*]

angle d'inclinaison (point d'immersion de l'angle de pont) [*heel angle (deck angle point of immersion)*]

angle d'inclinaison (livet de pont immergé) [*heel angle (deck edge immersed)*]

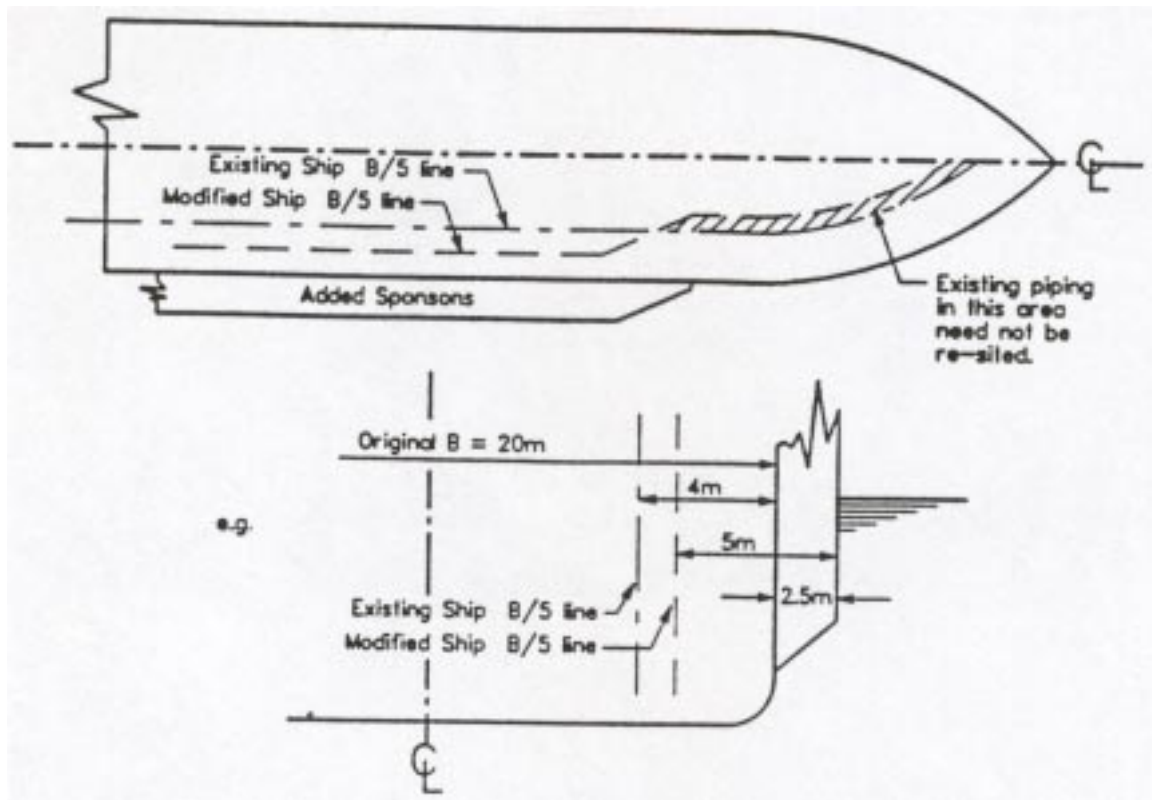


Figure 5

[Légendes de la figure 5]

[coupe longitudinale]

Ligne B/5 du navire existant [Existing B/5 line]

Ligne B/5 du navire modifié [Modified Ship B/5 line]

Caissons latéraux ajoutés [Added Sponsons]

Les conduites installées dans cette zone ne doivent pas être déplacées [Existing piping in this area need not be resited]

[coupe transversale]

Largeur B initiale = 20 m [Original B = 20 m]

p. ex. [e.g.]

Ligne B/5 du navire existant [Existing Ship B/5 line]

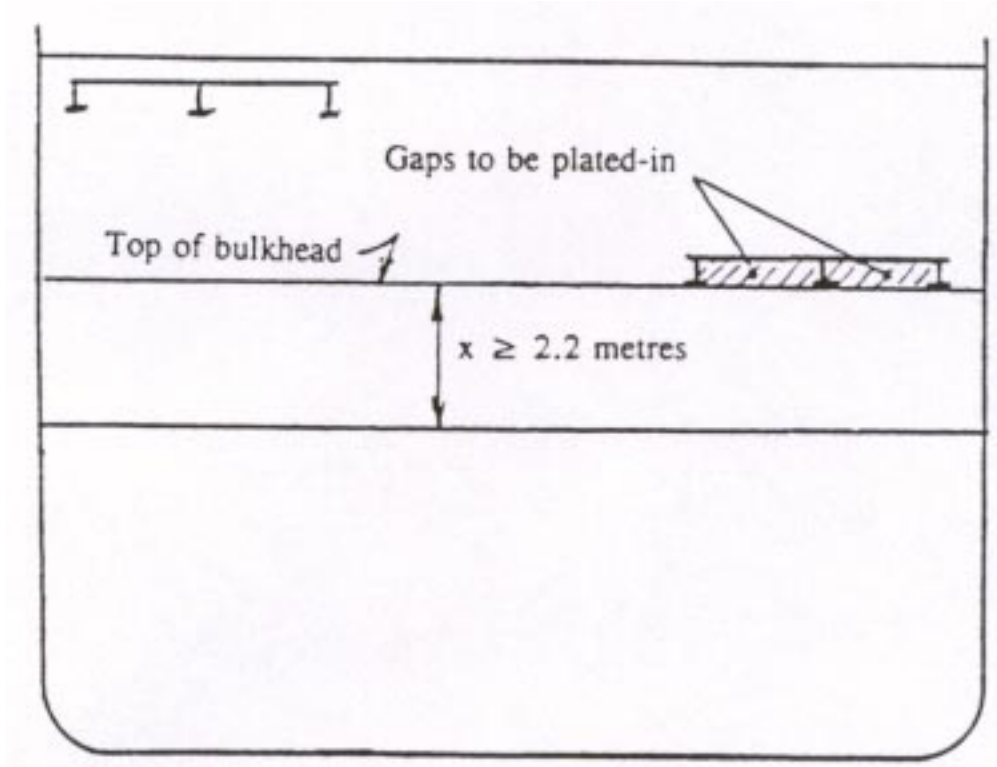
Ligne B/5 du navire modifié [Modified Ship B/5 line]

Navire sans ponts garages suspendus

Exemple 1

Hauteur d'eau sur le pont = 0,25mètre

Hauteur minimale requise de la barrière = 2,2 mètres



Navire sans pont suspendu (au droit de la barrière)

Exemple 2

Hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0,25 mètre

Hauteur minimale requise de la barrière = x

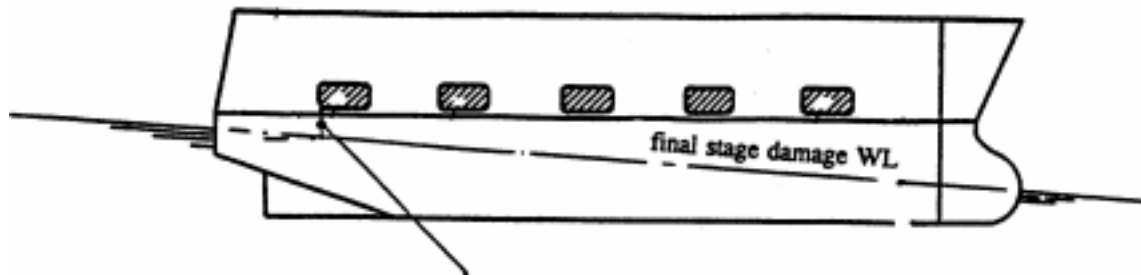
Figure 6

[Légendes de la figure 6]

Orifices devant être obstrués [Gaps to be plated-in]

Bord supérieur de la cloison [Top of bulkhead]

$x \geq 2,2$ mètres [$x \geq 2.2$ metres]



Distance minimale requise entre le franc-bord et le sabord de décharge = 1,0 m

Figure 7

[Légende de la figure 7]

Avarie à l'état final au niveau de la ligne de charge [final stage damage WL]

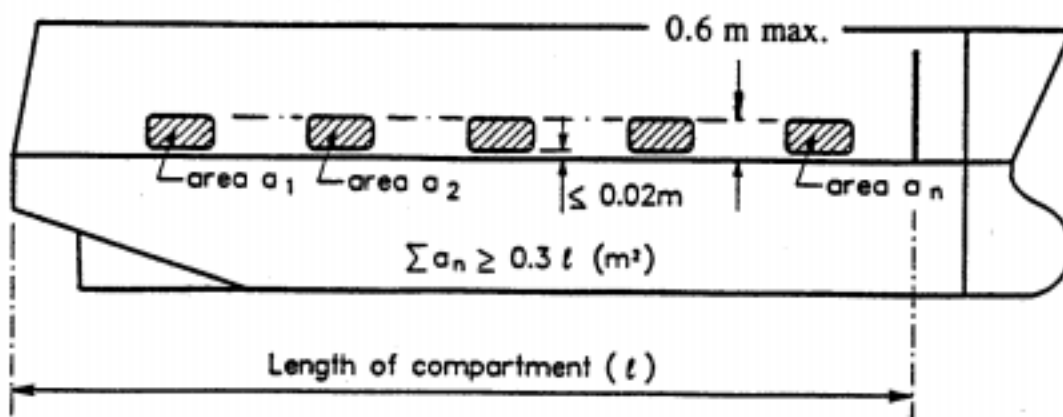


Figure 8

0,6 m max.[0.6 m max.]

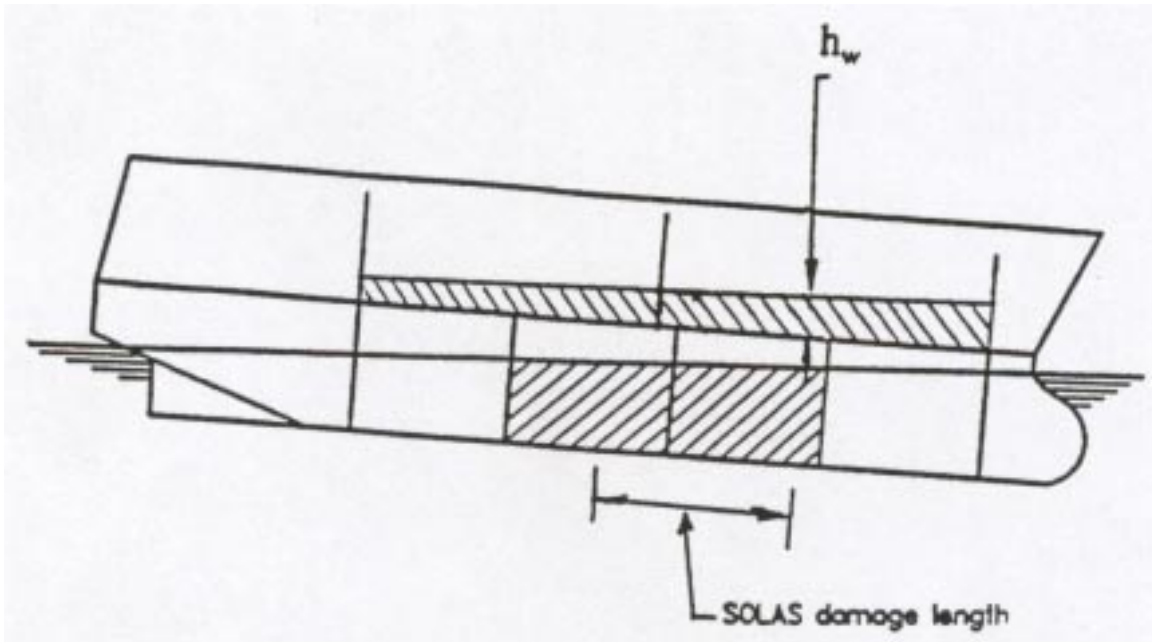
zone a₁ [area a₁]

zone a₂ [area a₂]

≤ 0,02 μ [≤ 0.02 μ]

zone a_n [area a_n]

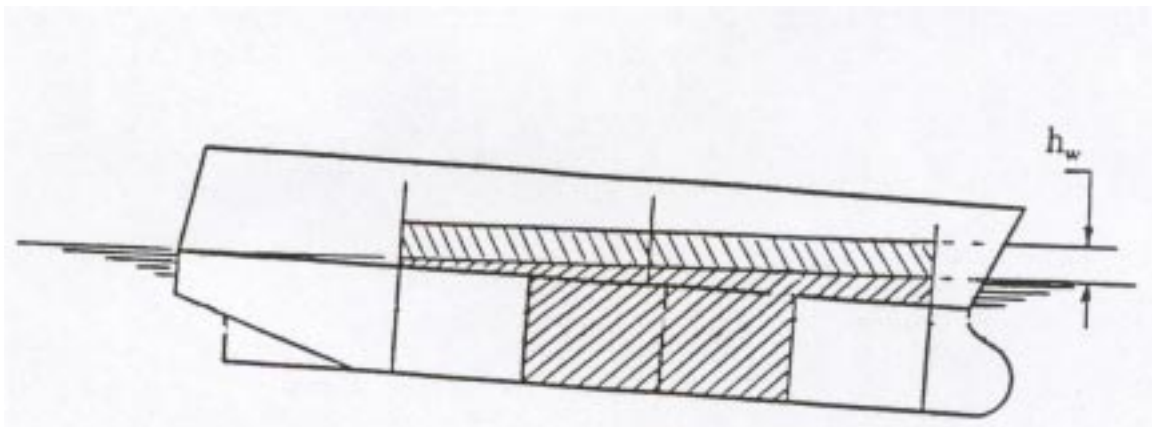
Longueur du compartiment (l) [Length of compartment (l)]



Livet de pont non immergé

[Légende de la figure]

Longueur de l'avarie d'après la convention SO [*SOLAS damage length*]



Livet de pont immergé

Figure 9

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL RELATIVE AUX PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES DE STABILITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES ROULIERS A PASSAGERS

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

COM (2002) 158 - 2002/0074 (COD)

LA PROPOSITION

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

Les obligations de la Communauté dans ce contexte portent sur l'amélioration de la sécurité de la navigation maritime telle que le prévoit l'article 80, paragraphe 2, du traité. L'action proposée a pour objectif d'établir des règles de sécurité applicables à la stabilité des navires rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux à destination ou au départ de ports de la Communauté.

En vertu du principe de subsidiarité, il incombe à la Communauté d'établir un cadre réglementaire qui garantisse un niveau de sécurité harmonisé pour les navires à passagers soumis à des conditions d'exploitation identiques dans l'ensemble de la Communauté. Il appartient aux États membres d'adopter des mesures juridiques nationales pour garantir l'application effective de la directive.

IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera concerné par la proposition?
 - Quels secteurs d'activité?
 - Quelles tailles d'entreprises (proportion des petites et moyennes entreprises)?
 - Existe-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées ?

Le secteur concerné par la proposition est celui des opérateurs de navires rouliers à passagers voyageant à destination ou au départ de ports de la Communauté. La plupart des navires à passagers voyageant dans les eaux communautaires sont exploités par des entreprises moyennes et par de grandes entreprises. Dans la mesure où les prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la présente directive sont en

vigueur dans sept États membres du nord de la Communauté appliquant l'accord de Stockholm, seules les compagnies qui exploitent ce type de navires en mer Méditerranée en ressentiront concrètement les effets. Étant donné que 70 % des navires rouliers à passagers exploités dans cette zone battent pavillon grec et italien, les retombées économiques concerneront surtout les compagnies qui exploitent des navires battant l'un ou l'autre de ces pavillons. Cependant, la plupart des navires rouliers à passagers croisant dans les eaux du sud de l'Europe sont exploités dans le cadre de voyages nationaux et tombent par conséquent en dehors du champ d'application de la présente directive. Leur cas est traité dans la proposition de révision de la directive 98/18/CE du Conseil. On remarque d'une manière générale que, depuis l'accord de Stockholm, les nouveaux navires rouliers à passagers sont construits dans le souci de satisfaire aux prescriptions spécifiques de stabilité, même s'ils sont destinés à être exploités dans les eaux méridionales de la Communauté.

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

Les États membres devront prendre les mesures législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour que les exploitants de navires rouliers à passagers respectent les prescriptions spécifiques de stabilité. L'application de ces prescriptions va obliger les exploitants de navires existants (qui sont exploités dans les zones couvertes par la présente directive) à apporter des modifications structurelles à ces navires et à les moderniser afin de les mettre à niveau avec les exigences de la directive. Les entreprises devront dans un premier temps soumettre leurs navires à l'essai de conformité standard afin d'évaluer la nécessité d'effectuer des modifications.

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?

L'application des prescriptions de la présente directive ne devrait avoir aucun effet sur l'emploi. Le calendrier de mise en œuvre progressive prévu par la directive pour les navires existants donnera suffisamment de temps aux compagnies de navigation pour adapter leurs navires. S'appuyant sur le calendrier de la convention SOLAS, la directive prévoit un délai suffisant pour satisfaire aux prescriptions spécifiques de stabilité supplémentaires.

L'analyse effectuée par la Commission montre que l'application de l'accord de Stockholm dans le nord de l'Europe n'a pas posé de difficultés particulières à l'industrie ou aux gouvernements contractants. Il est apparu que 36 % des 82 navires prélevés sur un échantillon total de 140 navires devant respecter les dispositions de l'accord n'avaient besoin d'aucune modification. Par ailleurs, 69 % des 140 navires ont été modifiés pour moins d'un million d'euros. Le coût total des travaux de modernisation a été estimé à environ 85 millions d'euros. Il convient cependant de noter que la plupart de ces coûts sont liés à la rapide mise en conformité avec les normes SOLAS 90 (étape préalable au respect de l'accord de Stockholm) et non au seul respect de l'accord.

Étant donné que les valeurs de hauteur de houle significative dans les eaux méridionales de la Communauté atteignent environ 2,5 mètres en moyenne, le coût de mise en conformité de la flotte de l'Europe du sud aux prescriptions de l'accord de Stockholm sera à peu près le même que le coût de mise en conformité avec les prescriptions de la norme SOLAS relatives au double compartimentage³⁹. Le respect des règles de la convention SOLAS devant être effectif en 2010, conformément au calendrier de l'OMI en ce qui concerne les voyages internationaux et de la directive 98/18/CE pour les voyages nationaux effectués à l'intérieur de la Communauté, les entreprises devraient d'ores et déjà avoir planifié les investissements nécessaires à la réfection des navires. L'étude montre que 264 navires croisant dans les eaux méridionales de l'Europe (voyages internationaux et nationaux) seront concernés par la mise en conformité à SOLAS et que les coûts seront compris entre 106 et 250 millions d'euros (ces chiffres ne tiennent pas compte du déclassement des navires rouliers anciens). Comme cela a été dit plus haut, la mise en conformité de ces navires avec les prescriptions spécifiques de stabilité mentionnées dans l'accord de Stockholm ne va pas augmenter de manière indue leurs coûts de mise en conformité avec la norme SOLAS.

Il apparaît par conséquent que l'application des prescriptions de stabilité de l'accord de Stockholm aux navires rouliers à passagers du sud de l'Europe va permettre d'harmoniser les exigences en matière de stabilité et d'améliorer le niveau des normes dans l'ensemble de la Communauté, sans augmenter de manière significative l'effort économique de la part des entreprises concernées, qui doivent de toute façon respecter la norme SOLAS 90.

La proposition devrait avoir des effets positifs sur la compétitivité des entreprises car elle va permettre d'harmoniser les normes de stabilité appliquées aux navires rouliers à passagers exploités dans la Communauté et de créer un marché mondial qui permettra d'exploiter ces navires sur toutes les routes maritimes dans lesquelles seront observées les mêmes valeurs de hauteur de houle significative. En instaurant un régime de sécurité harmonisé applicable à tous les navires rouliers à passagers desservant les ports de la Communauté, quel que soit leur pavillon, tous les exploitants bénéficieront de conditions égales, ce qui réduira le risque de voir des opérateurs fausser le jeu de la concurrence en économisant sur la sécurité pour obtenir un avantage concurrentiel.

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

Le respect des dispositions de la proposition ne devrait pas représenter un poids financier trop lourd pour les compagnies concernées. L'application de ces normes dans les eaux septentrionales de l'Europe montre que l'impact financier pour les entreprises reste raisonnable.

³⁹ Selon la norme SOLAS 90 relative au double compartimentage, un bateau peut survivre sans chavirer avec deux compartiments principaux inondés à la suite d'une avarie.

CONSULTATION

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

La Commission a organisé le 25 octobre une réunion de consultation avec les parties intéressées. Des représentants de propriétaires de navires (ECSA, ICS, BIMCO), de gens de mer (ETF), de sociétés de classification (IACS), de constructeurs de navires (CESA) et de personnes handicapées (Forum européen des personnes handicapées) ont participé à cette réunion.

L'action proposée a été reçue avec scepticisme par les représentants des propriétaires de navires, notamment en ce concerne les coûts qui en résulteront pour les navires existants. Ceux-ci estiment que les conditions météorologiques existant dans le Sud ne justifient pas de généraliser *via* la législation communautaire les prescriptions régionales définies dans l'accord de Stockholm. La proposition a en revanche été manifestement bien accueillie par les représentants des gens de mer et par les associations d'usagers présents à la réunion, qui ont estimé qu'elle permettrait de renforcer la sécurité des voyageurs et des équipages. Ces deux groupes estiment en outre qu'il est essentiel que des navires exploités dans des conditions de hauteur de houle identiques soient obligés de respecter les mêmes normes de sécurité.

2002/0075 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA PROPOSITION

Afin d'assurer l'harmonisation des règles de sécurité qui s'appliquent aux navires à passagers opérant dans l'Union européenne, la Commission européenne a présenté en 1996 une proposition de directive visant à appliquer au trafic intérieur des règles harmonisées équivalentes à celles applicables à l'échelon international. La directive 98/18/CE a été adoptée le 17 mars 1998 et est entrée en vigueur la même année. Les règles figurant à l'annexe I de la directive transposent les instruments internationaux applicables en prescriptions de sécurité pour les navires qui effectuent des voyages nationaux. Ces prescriptions s'appliquent à tous les types de navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux, en tenant compte de leur taille, de leur âge et des caractéristiques de la zone maritime dans laquelle leur exploitation est autorisée.

Bien que la directive ait été adoptée relativement récemment, la Commission européenne estime que certaines de ses dispositions devraient être simplifiées ou actualisées afin de garantir une protection suffisante aux passagers qui effectuent des voyages nationaux dans les États membres de l'UE. La présente directive vise donc à modifier la directive 98/18/CE du Conseil, en vue d'atteindre les objectifs suivants:

- actualiser la directive en tenant compte de l'évolution des conventions et des codes de sécurité maritime internationaux, notamment le recueil de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000;
- simplifier et améliorer la procédure de définition des zones maritimes et de publication des listes correspondantes, qui joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la présente directive, étant donné que les prescriptions de sécurité applicables à un navire donné dépendent de la zone maritime dans laquelle il est exploité;
- introduire des prescriptions spécifiques de stabilité pour certaines catégories de navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages nationaux, équivalentes à celles prévues pour les navires qui effectuent des voyages internationaux dans la proposition de directive relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, et retirer progressivement du service les navires à passagers qui ne sont pas modernisés pour se conformer à ces prescriptions de stabilité;
- exiger que les États membres s'engagent à rendre sûrs et accessibles aux passagers à mobilité réduite tous leurs navires à passagers, quels que soient leur taille, leur âge et la zone maritime dans laquelle ils sont exploités. Ce principe répond à l'exigence formulée par la Commission dans d'autres propositions visant à rendre d'autres modes de transport accessibles et sûrs pour ces passagers;
- supprimer la dérogation octroyée à la Grèce et simplifier ainsi la directive, étant donné l'incidence marginale de cette dérogation.

2. JUSTIFICATION DES MESURES PROPOSÉES

L'objectif de la mesure proposée est de modifier l'actuelle directive 98/18/CE du Conseil. Plusieurs raisons justifient cette modification. Bien que l'adoption de la directive soit relativement récente, certains problèmes liés à sa mise en œuvre ont déjà été détectés. Le principal problème que pose la directive à l'échelon communautaire est la difficulté de vérifier sa mise en œuvre, principalement due au fait que la procédure actuelle de publication des listes de zones maritimes n'est pas réaliste. Cette lacune a des implications à l'échelon communautaire et pour tous les États membres, étant donné qu'il n'est pas possible de vérifier la mise en œuvre de la directive 98/18/CE tant qu'un système adéquat et fonctionnel n'a pas été mis en place pour désigner et publier les listes de zones maritimes.

Il est par ailleurs justifié de rendre la directive plus souple afin de permettre l'actualisation de certains articles pour tenir compte des évolutions au niveau international, notamment en rapport avec la sécurité des engins à grande vitesse.

L'introduction de prescriptions de stabilité plus précises pour les navires rouliers à passagers effectuant des voyages nationaux se justifie aussi par la nécessité d'améliorer la sécurité et de garantir un niveau de sécurité équivalent entre les voyages internationaux et les voyages nationaux.

La définition de lignes directrices en matière de sécurité à l'égard des passagers à mobilité réduite cadre avec le principe de lutte contre la discrimination fondée notamment sur un handicap et sur l'âge, introduit par le traité d'Amsterdam.

Enfin, il faut remarquer que certaines dispositions introduites conformément au principe de subsidiarité laissent aux États membres une grande marge de manœuvre, notamment en ce qui concerne les prescriptions de sécurité et d'accès pour les passagers à mobilité réduite.

3. CONTENU DE LA PROPOSITION

La proposition contient deux articles modifiant certains articles de la directive 98/18/CE ainsi que des articles visant à assurer l'applicabilité de ces modifications.

4. CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

4.1. Définitions (article 1^{er}, point 1)

Une nouvelle définition des «personnes à mobilité réduite» est ajoutée en rapport avec le nouvel article 6 ter proposé. Elle est fondée sur celle de la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001⁴⁰ concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE. La Commission a estimé que cette définition, récemment adoptée par le Conseil et le Parlement,

⁴⁰ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.

convenait aussi à la présente directive, étant donné qu'elle a trait aux prescriptions de sécurité et d'accessibilité des véhicules d'un mode de transport public pour les passagers à mobilité réduite (cf. paragraphe 4.6).

4.2. Procédure de publication des listes de zones maritimes (article 1^{er}, point 2)

La Commission propose une nouvelle procédure simplifiée pour l'établissement, la notification et la publication d'une liste de zones maritimes de types A, B, C et D qui détermine les prescriptions spécifiques de sécurité applicables aux navires exploités dans chaque zone. La modification a pour origine les problèmes rencontrés dans la mise en œuvre de la directive 98/18/CE. Il est crucial de modifier cette procédure afin de faciliter sa mise en œuvre par les États membres et de pouvoir contrôler son application à l'échelon communautaire.

La Commission propose en outre une simplification de la procédure de notification des zones maritimes à la Commission, prévue à l'article 9.

La procédure proposée pour la publication offre plus de souplesse aux exploitants et garantit une plus grande transparence à l'échelon des États membres et de la Communauté.

4.3. Suppression de la dérogation accordée aux navires à passagers grecs (article 2)

La directive 98/18/CE comprend une dérogation pour les navires à passagers effectuant exclusivement des voyages nationaux entre des ports situés en Grèce. Compte tenu de la portée pratique limitée de cette dérogation, la Commission propose, dans un souci de simplification de la directive, de la supprimer à compter du 1^{er} janvier 2005.

4.4. Prescriptions de stabilité et limite d'âge des navires (article 1^{er}, point 3)

La proposition de la Commission introduit des prescriptions spécifiques de stabilité pour les navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux à destination ou au départ de ports de l'UE. Cette disposition garantirait un niveau accru de sécurité pour les transbordeurs rouliers à passagers exploités sur les liaisons précitées, qui serait effectif au plus tard le 1^{er} octobre 2010.

Compte tenu du fait que les navires rouliers à passagers sont soumis à des conditions de vent et de vagues semblables lors de voyages nationaux et lors de voyages internationaux, et afin d'assurer le même niveau de sécurité aux navires exploités dans des zones maritimes différentes dans les mêmes conditions de vent et de vagues, la Commission propose que les navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages nationaux se conforment également à des prescriptions spécifiques de stabilité. Ces exigences s'appliquent à tous les navires rouliers à passagers neufs des classes A, B et C à compter du 1^{er} octobre 2004. Pour les navires rouliers à passagers neufs de la classe D, l'application des prescriptions spécifiques de stabilité ne se justifie pas, en raison des conditions d'exploitation limitées de ces navires. Cependant, compte tenu des difficultés qui peuvent être rencontrées pour adapter des bateaux existants des classes A et B, la Commission propose également une solution de remplacement consistant à retirer progressivement ces bateaux du service lorsqu'ils atteignent l'âge de 30 ans, s'il n'est pas possible de les rendre conformes

aux prescriptions spécifiques de stabilité. La même possibilité de retrait s'appliquera aux navires rouliers à passagers des classes C et D existants, sauf s'ils respectent dans leur intégralité les prescriptions de stabilité définies au paragraphe II-1/B/8 de l'annexe I de la directive 98/18/CE. Cela implique pour ces navires une mise en conformité totale avec les prescriptions de stabilité de la convention SOLAS 90, obligation dont ils sont exemptés à ce jour.

4.5. Recueil des règles applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (article 1^{er}, point 4)

La directive 98/18/CE applique actuellement dans sa totalité le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC), contenu dans la résolution CSM 36 (63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 20 mai 1994, à tous les engins à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux. Un nouveau recueil (HSC 2000) a été adopté le 5 décembre 2000 et s'applique à tous les nouveaux bateaux dont la quille a été posée ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date. Ce recueil s'applique uniquement aux nouveaux engins et ne remplace pas le code précédent en ce qui concerne les engins construits avant cette date.

La Commission propose par conséquent de modifier l'article 8, point a) afin que le recueil HSC 2000 puisse être rendu applicable par la directive 98/18/CE d'une manière analogue au recueil HSC 1994, grâce à la procédure de comitologie. Cette manière de procéder cadre totalement avec le principe inclus dans la directive 98/18/CE en ce qui concerne l'annexe I et les définitions de l'article 2 en relation avec les conventions internationales.

4.6. Introduction de prescriptions de sécurité et d'accessibilité à l'égard des passagers à mobilité réduite (article 1^{er}, points 1, 3, 4, 5)

La Commission propose d'introduire des prescriptions spécifiques de sécurité à l'égard des personnes à mobilité réduite, qui peuvent représenter jusqu'à 30 % de la population et donc une part importante des passagers potentiels. Les mesures proposées ont trait aussi bien à la sécurité qu'à l'accessibilité des navires à passagers pour cette catégorie de passagers. Il est d'une importance cruciale de garantir le même niveau de sécurité à tous les passagers, que leur mobilité soit réduite ou non.

Les directives 1999/35/CE⁴¹ et 98/41/CE⁴² du Conseil couvrent seulement une partie assez limitée des questions de sécurité et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, étant donné qu'elles concernent des services et une assistance spécifiques, et pas nécessairement les informations générales relatives au navire et aux mesures de sécurité.

Le mécanisme proposé consiste à inclure, dans une nouvelle annexe III, des lignes directrices qui s'appliqueront à tous les navires et engins qui effectuent des voyages

⁴¹ Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, JO L 138 du 1.6.1999, p.1.

⁴² Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté, JO L 188 du 2.7.1998, p. 35.

nationaux. Étant donné que certaines modifications à apporter aux navires existants pour les mettre en conformité risquent d'avoir un coût déraisonnable, les lignes directrices s'appliquent aux navires et engins existants dans la mesure où cela est raisonnable et réaliste. Les États membres élaborent en outre des plans d'action nationaux précisant de quelle façon la flotte existante de bateaux à passagers sera modernisée pour respecter les lignes directrices de l'annexe III. Ces lignes directrices sont conformes à la circulaire 735 (CSM/Circ.735) du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, du 24 juin 1996, intitulée «Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs» (recommandation concernant la conception et l'exploitation des navires à passagers en vue de répondre aux besoins des personnes âgées et des personnes handicapées).

Pour mener à bien ce processus, il est essentiel que les États membres consultent les organisations représentatives des personnes à mobilité réduite, afin de garantir que les mesures prises soient raisonnables et acceptables et offrent une véritable solution aux problèmes rencontrés actuellement à bord des navires à passagers.

Les États membres sont invités à communiquer leurs plans d'action nationaux relatifs aux navires existants et à remettre à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de cet article en ce qui concerne les navires neufs, les engins à grande vitesse neufs et existants, ainsi que les navires existants autorisés à transporter plus de 400 passagers.

Il est en outre proposé que les annexes II et III puissent être modifiées par la procédure de comitologie à la lumière de l'expérience acquise notamment par les États membres dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive.

4.7. Modifications du mandat du comité pour les adaptations (article 1^{er}, point 4)

La Commission propose de modifier le mandat du comité tel qu'il est défini à l'article 8 de la directive 98/18/CE, aux fins suivantes:

- À l'article 8, point a), le point iii) est ajouté pour permettre la révision des articles de la directive relatifs au recueil HSC, comme cela est expliqué au paragraphe 4.5.
- À l'article 8, le point c) est ajouté pour donner au comité le mandat de modifier les annexes II et III, comme cela est expliqué au paragraphe 4.6.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission⁴³,

vu l'avis du Comité économique et social⁴⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁴⁵,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers⁴⁷ définit un niveau uniforme de sécurité des personnes et des biens à bord des navires à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, neufs ou existants, lorsque ces navires et engins effectuent des voyages nationaux, et définit des procédures de négociation au niveau international en vue d'harmoniser les règles applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux.
- (2) La définition des zones maritimes est essentielle pour déterminer l'application de la directive 98/18/CE aux différentes classes de navires à passagers. La directive prévoit, pour la publication des listes de zones maritimes, une procédure qui s'est avérée difficile à mettre en œuvre. Il est donc nécessaire d'établir une procédure fonctionnelle et transparente, permettant une surveillance effective de la mise en œuvre de la directive.
- (3) Afin d'harmoniser le niveau de sécurité applicable aux navires à passagers dans la Communauté, il convient de supprimer la dérogation accordée à la Grèce en ce qui concerne le calendrier d'application des prescriptions de sécurité.

⁴³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴⁷ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1.

- (4) La directive [yyyy/xx/CE relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers⁴⁸] introduit des prescriptions de stabilité renforcées pour les navires rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux à destination ou en provenance de ports de la Communauté, et ces prescriptions renforcées devraient aussi s'appliquer à ces navires lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux dans les mêmes conditions de vent et de vagues. La non-application de ces prescriptions de stabilité doit constituer un motif de retrait des navires rouliers à passagers après un certain nombre d'années d'exploitation.
- (5) Il est nécessaire de prendre en compte les modifications apportées aux instruments internationaux applicables dans ce domaine, tels que les conventions, les protocoles, les recueils de règles et les résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI), et de le faire de manière souple et rapide.
- (6) En vertu de la directive 98/18/CE, le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC) contenu dans la résolution CSM 36 (63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 20 mai 1994 s'applique à tous les engins à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux. L'OMI a adopté un nouveau recueil des règles applicables aux engins à grande vitesse, dénommé «International Code for Safety for High Speed Craft, 2000» (recueil HSC 2000), contenu dans la résolution CSM 97 (73) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 5 décembre 2000, qui s'applique à tous les engins à grande vitesse construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date. Il est important de veiller à ce que la directive 98/18/CE puisse être mise à jour de manière souple afin que ces nouvelles normes adoptées à l'échelon international s'appliquent également aux engins à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux.
- (7) Il est important de veiller au niveau de sécurité et à l'accès garantis aux personnes à mobilité réduite lors de voyages à bord de navires à passagers ou d'engins à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans les États membres.
- (8) Il convient par conséquent de modifier la directive 98/18/CE en ce sens,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 98/18/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'Article 2, le point suivant est ajouté:
 - "w) «personnes à mobilité réduite», toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un chariot à bagages et les personnes voyageant avec des enfants (y compris des enfants en poussette)."

⁴⁸ OJ L du , p. .

2) À l'article 4, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Chaque État membre:

- a) établit et actualise sans retard une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction, en délimitant les zones dans lesquelles l'exploitation des classes de navires s'étend sur toute l'année et, le cas échéant, celles dans lesquelles elle est limitée à une période spécifique de l'année; il utilise pour ce faire les critères applicables aux classes définies au paragraphe 1;
- b) publie cette liste dans une base de données publique consultable sur le site internet de l'autorité maritime compétente;
- c) notifie à la Commission l'emplacement de ces informations et l'avertit lorsque la liste est modifiée."

3) Les articles 6 bis et 6 ter suivants sont insérés:

"Article 6 bis

Prescriptions de stabilité et retrait progressif des navires rouliers à passagers

1. Tous les navires rouliers à passagers des classes A, B et C dont la quille a été posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date, ou qui se trouvent alors à un stade de construction équivalent, doivent se conformer aux prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la directive [yyyy/xx/CE].
2. Tous les navires rouliers à passagers des classes A et B dont la quille a été posée avant le 1^{er} octobre 2004 ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent avant cette date doivent se conformer aux prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la directive [yyyy/xx/CE] d'ici au 1^{er} octobre 2010, ou être retirés du service à cette date ou à une date ultérieure à laquelle ils atteignent l'âge de trente ans, mais en tout cas au plus tard le 1^{er} janvier 2015.
3. Tous les navires rouliers à passagers des classes C et D dont la quille a été posée avant le 1^{er} octobre 2004 ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent avant cette date doivent se conformer aux dispositions du paragraphe II-1/B/8 de l'annexe I d'ici au 1^{er} octobre 2010, ou être retirés du service à cette date ou à une date ultérieure à laquelle ils atteignent l'âge de trente ans, mais en tout cas au plus tard le 1^{er} janvier 2015."

"Article 6 ter

Prescriptions de sécurité pour les personnes à mobilité réduite

1. Les États membres prennent des mesures appropriées, fondées sur les lignes directrices de l'annexe III, afin de garantir aux personnes à mobilité réduite un accès sûr à tous les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D et à tous les engins à passagers à grande vitesse neufs dont la quille est posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date ou qui se trouvent alors à un stade de construction équivalent.

2. Les États membres coopèrent avec les organisations représentant les personnes à mobilité réduite et les consultent sur la mise en œuvre des lignes directrices de l'annexe III.
3. Pour modifier les navires à passagers des classes A, B, C et D et les engins à grande vitesse dont la quille a été posée avant le 1^{er} octobre 2004 ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent avant cette date, les États membres appliquent les lignes directrices de l'annexe III dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable sur le plan économique.

Les États membres dressent un plan d'action national établissant les modalités d'application des lignes directrices à ces navires et engins. Ils communiquent ce plan à la Commission.

4. Avant le 1^{er} octobre 2007, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre du présent article en ce qui concerne tous les navires à passagers visés au paragraphe 1, les navires à passagers visés au paragraphe 3 autorisés à transporter plus de 400 passagers et tous les engins à grande vitesse."

- 4) L'article 8 est modifié comme suit:

a) Au point a), le point suivant est inséré:

"et

- iii) les dispositions relatives au recueil des règles applicables aux engins à grande vitesse et à ses modifications ultérieures, visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 6, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 11, paragraphe 3."

b) Le point c) suivant est ajouté:

"c) Les annexes II et III peuvent être modifiées au vu de l'expérience acquise afin d'améliorer les spécifications techniques."

- 5) l'annexe III figurant à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2

L'article 6, paragraphe 3, point g) de la directive 98/18/CE est supprimé à compter du 1^{er} janvier 2005.

Article 3

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

"ANNEXE III: Lignes directrices concernant les prescriptions de sécurité applicables aux navires à passagers et aux engins à grande vitesse à l'égard des personnes à mobilité réduite

(visées à l'article 6 ter)

1. Accès au navire

Les navires devraient être construits et équipés de manière à ce que les personnes à mobilité réduite puissent embarquer et débarquer facilement et en toute sécurité, sans assistance ou au moyen de rampes ou d'ascenseurs. La direction de l'accès destiné aux personnes à mobilité réduite devrait être indiquée aux autres points d'accès au navire et à des endroits appropriés dans l'ensemble du navire.

2. Signalétique

La signalétique prévue à bord des navires pour aider les passagers devrait être placée à la portée des personnes à mobilité réduite, être facile à lire et être placée à des endroits stratégiques.

3. Moyens de transmission de messages

Les bateaux devraient être équipés de moyens embarqués permettant à l'exploitant de transmettre aux personnes atteintes de différentes formes de mobilité réduite des annonces verbales et visuelles concernant notamment les retards, les changements d'horaire et les services offerts à bord.

4. Alarme

Des boutons d'alarme/d'appel sont disponibles et placés à la portée des passagers à mobilité réduite.

5. Prescriptions supplémentaires garantissant la mobilité à l'intérieur du navire

Les mains courantes, coursives, passages, ouvertures de communication et portes doivent se prêter au déplacement d'une personne en fauteuil roulant. Les ascenseurs, ponts à véhicules, salons des passagers, logements et toilettes sont conçus pour être accessibles de manière raisonnable et proportionnée aux personnes à mobilité réduite."

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

NUMERO DE REFERENCE DE DOCUMENT

COM(2002)158 final, 2002/0075 (COD)

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'objectif principal de la proposition est de modifier une directive existante afin d'en renforcer et d'en simplifier certains aspects. Étant donné qu'il s'agit de réviser une directive existante, la seule forme de mesure communautaire envisageable est une directive.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. *Qui sera touché par la proposition?*

- *Quels secteurs d'entreprises?*

Entreprises de transport maritime exploitant des navires à passagers sur des lignes intérieures dans les États membres.

- *Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?*

Des sociétés de taille très diverse seront concernées; il s'agira d'entreprises possédant un seul navire aussi bien que d'entreprises propriétaires de flottes beaucoup plus importantes.

- *Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées?*

Tous les États membres de l'UE sont concernés, sauf ceux qui n'ont pas de littoral. Cependant, en principe tous les États membres sont concernés en tant qu'État du pavillon, même si certains d'entre eux ont des services de transbordeurs plus développés en raison de leur géographie.

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

Ces secteurs d'activité devront prendre les mesures nécessaires pour se conformer d'une part aux exigences nationales relatives à l'adaptation des navires existants aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'article 6 bis, et d'autre part aux lignes directrices de l'annexe III concernant les prescriptions de sécurité à l'égard des passagers à mobilité réduite. Il faut toutefois remarquer que de nombreux exploitants ont déjà pris des mesures à cet effet.

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

– *sur l'emploi*

Aucun effet économique sur l'emploi n'est prévu.

– *sur les investissements et la création de nouvelles entreprises*

On peut prévoir des investissements liés à la mise en conformité avec les prescriptions spécifiques de stabilité conformément à l'article 6 bis. Le calendrier de retraits des navires existants prévu dans la directive laissera suffisamment de temps aux entreprises de transport maritime pour moderniser leurs navires. En outre, le mécanisme de retrait proposé, qui repose sur l'âge des navires et s'appliquera jusqu'en 2015, donne une flexibilité supplémentaire. On peut également prévoir certains investissements en rapport avec les lignes directrices de l'annexe III concernant les prescriptions de sécurité à l'égard des passagers à mobilité réduite, mais il faut noter que certains exploitants ont déjà pris des mesures à cette fin.

– *sur la compétitivité des entreprises?*

La proposition aura vraisemblablement un effet bénéfique sur la compétitivité des entreprises, étant donné qu'elle harmonisera les normes de stabilité appliquées aux navires rouliers à passagers exploités dans l'UE, créant ainsi un marché global qui permettra l'exploitation de ces navires sur toutes les routes maritimes de l'UE présentant les mêmes conditions de hauteur de vague. Elle aura aussi un effet économique positif sur la compétitivité des entreprises qui respectent dans leur intégralité les lignes directrices de l'annexe III concernant les prescriptions de sécurité à l'égard des passagers à mobilité réduite, puisque ces entreprises pourront offrir leurs services à un groupe de consommateurs plus vaste.

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

La proposition contient une exigence spécifique qui vise à éviter les coûts excessifs, susceptibles de représenter une charge économique disproportionnée liée à la mise en conformité des navires existants avec les lignes directrices de l'annexe III concernant les prescriptions de sécurité à l'égard des passagers à mobilité réduite.

CONSULTATIONS

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

Organisations invitées et présentes à la réunion de consultation:

- Conseil maritime baltique et international (BIMCO)
- Committee of EU Shipbuilders Associations - CESA (Comité des associations de constructeurs navals de l'UE)
- Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)
- Forum européen des personnes handicapées (FEPH)
- Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
- Association internationale des sociétés de classification (IACS)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

Exposé succinct des points de vue exprimés:

Les parties intéressées n'ont fait aucune observation en ce qui concerne la suppression de la dérogation accordée à la Grèce.

L'idée d'élaborer progressivement des règles spécifiques pour améliorer la sécurité et l'accessibilité des bateaux pour les passagers à mobilité réduite a reçu un accueil unanimement favorable des parties concernées représentées.

Tous les acteurs concernés se sont félicités des dispositions concernant l'application du «High Speed Craft Code 2000» (recueil HSC 2000) aux engins à grande vitesse effectuant des voyages nationaux.

Les parties intéressées n'ont émis aucune objection concernant la proposition de nouvelle procédure de publication des listes de zones maritimes (article 4, paragraphe 2).

Les avis sont partagés sur la nécessité d'introduire des prescriptions de stabilité supplémentaires pour les transbordeurs rouliers.