



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 4.12.2002
COM(2002) 721 final

2002/0074 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

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

(présentée par la Commission conformément à l'article 250,
paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le 7 novembre 2002, le Parlement européen a approuvé en séance plénière, moyennant un certain nombre d'amendements, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers présentée par la Commission [COM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Le Parlement européen a approuvé l'essentiel du contenu de la proposition de la Commission. Il a néanmoins adopté un certain nombre d'amendements dont la Commission va s'inspirer pour modifier le texte de départ.

La plupart des amendements proposés par le Parlement européen précisent et améliorent le texte proposé par la Commission. Les autres amendements apportent de la valeur ajoutée au texte, renforcent certains de ses aspects ou introduisent une plus grande souplesse. Tous les amendements du Parlement européen ont été repris dans la proposition modifiée. Les amendements portent notamment sur les points suivants:

- Les référents doivent clairement indiquer que le délai de mise en conformité des navires rouliers à passagers mentionné à l'article 7, paragraphe 2, ne modifie rien au fait que les États membres signataires de l'Accord de Stockholm doivent appliquer les exigences de stabilité spécifiques. Cette précision complète le renvoi à l'article 4, paragraphe 1, point e), de la directive 1999/35/CE¹, qui apparaît à l'article 3, point 2, de la proposition.
- La mention précisant que les engins à passagers à grande vitesse ne sont pas tenus de respecter les exigences de la directive s'ils respectent les règles internationales définies pour ce type de navire.
- La modification des définitions concernant le "navire roulier à passagers" et le "passager", de manière à les aligner totalement sur la Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- La modification du délai de mise en conformité des navires rouliers qui seront déjà conformes, à la date d'adoption de la directive, aux exigences de stabilité de la Convention SOLAS (norme SOLAS 90). Cette disposition, qui assouplit le délai, ne concernera que les navires qui seront parvenus à respecter une norme de stabilité de haute qualité bien avant le 1er octobre 2010 (date de mise en conformité avec la norme SOLAS 90).
- L'amélioration des dispositions concernant les autorisations spéciales en vue de l'exploitation de manière saisonnière ou pour de courtes périodes, de navires rouliers à passagers.
- La modification du délai de mise en œuvre, qui doit être de 18 mois à partir de l'entrée en vigueur de la directive.

Les annexes techniques de la proposition (annexes I et II) n'ont pas été modifiées. Elles ne figurent donc pas dans la présente proposition modifiée.

¹ 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 rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, JO L 138, du 1.6.1999, p. 1.

La Commission modifie par conséquent sa proposition, conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE.

Proposition modifiée 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 Commission²,

vu l'avis du Comité économique et social³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

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.

² JO C ..., ..., p. ...

³ JO C ..., ..., p. ...

⁴ JO C ..., ..., p. ...

- (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 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 passagers⁵, 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.

⁵ 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~~ **fonder sur une méthode telle que définie dans les annexes de l'Accord de Stockholm permettant de calculer** 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~~ **traversées par des navires rouliers à passagers qui effectuent un service régulier à destination et en provenance de leurs ports.** En ce qui concerne les routes internationales, ces valeurs devraient, **dans la mesure du possible,** 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 **rouliers à passagers** existants devront éventuellement 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. **Ce calendrier ne modifie en rien l'application des exigences de stabilité spécifiques par les États signataires de l'Accord de Stockholm.**

(24 bis) L'article 4, paragraphe 1, point e), de la directive 1999/35/CE du Conseil relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse dispose que les États d'accueil vérifient que les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse sont conformes aux exigences de stabilité spécifiques adoptées au niveau régional et transposées dans la législation nationale, lorsqu'ils effectuent dans cette région un service couvert par la législation nationale.

(24ter) Les engins à passagers à grande vitesse tels que définis dans la règle 1 du chapitre X de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), telle que modifiée, ne sont pas tenus de se conformer aux dispositions de la présente directive, pour autant qu'ils respectent dans leur intégralité les dispositions du Recueil international des règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse adopté par l'OMI, tel que modifié.

- (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 Commission⁶, 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,

⁶ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

A 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~~ **élevé**.

Article 2 *Définitions*

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

- (a) "navire roulier à passagers": **un navire transportant plus de 12 passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à la règle II-2/3 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;** ~~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:
 - (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, **et toute personne autre qu'un enfant âgé de moins d'un an;**
- (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 État 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 **d'accueil** établissent, au plus tard six mois avant la date mentionnée à l'article 13, une liste des zones maritimes **relevant de leur juridiction traversées par des navires rouliers à passagers qui effectuent un service régulier à destination et en provenance de leurs ports**, 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, **dans la mesure du possible**, 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 **exclusivement** 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, **à l'exception de ceux auxquels s'applique l'article 6, paragraphe 2**, doivent respecter les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, au plus tard le 1er octobre 2010.

Les navires rouliers à passagers existants qui respectent, à la date d'adoption de la présente directive, les exigences de la règle II-1/8 de la Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (norme SOLAS 90) doivent se conformer, au 1er octobre 2015 au plus tard, aux exigences de stabilité spécifiques définies à l'annexe I. Cette disposition ne porte pas préjudice à l'article 4, paragraphe 1, point e), de la directive 1999/35/CE.

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 sera délivré par l'administration de l'État du pavillon ~~et indique la hauteur de~~ **et pourra être combiné avec d'autres certificats apparentés. Il indiquera** ~~et indiquera~~ 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 **sera** est valable **tant** aussi longtemps que le navire est **sera** exploité dans la même **une** zone ~~ou dans une autre zone dans laquelle~~ **présentant** une valeur de hauteur de houle significative identique **ou inférieure** 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
*Exploitations saisonnières **et pendant de courtes périodes***

1. Si une 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 période **saison** plus courte, elle doit en faire part à l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil, au plus tard ~~trois~~ **un** mois avant l'entrée en exploitation des navires supplémentaires sur ces liaisons maritimes. **Les dispositions de la directive 1999/35/CE s'appliquent cependant lorsque, à la suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers de remplacement doit rapidement être mis en service afin d'assurer la continuité du service.**

1bis Si une compagnie de navigation souhaite effectuer à titre saisonnier des liaisons régulières pendant une période plus courte ne dépassant pas six mois par an, elle doit en faire part à l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil, au plus tard trois mois avant le démarrage de ce service.

Lorsque l'exploitation saisonnière a lieu **ces types de services sont fournis** 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~~ **applicable à cette période plus courte** pour déterminer la hauteur de l'eau lors de l'application de la prescription spécifique de stabilité figurant à l'annexe I. La valeur ~~saisonnaire~~ de la hauteur de houle significative ~~qui sera appliquée pendant l'exploitation saisonnière~~ **applicable à cette période plus courte** doit être déterminée conjointement pas les États membres ou, **dans la mesure du possible**, 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~~ **avalisé les services visés aux paragraphes 1 et 1bis**, le navire roulier à passagers qui sera affecté à ~~ce service saisonnier~~ **ces services** devra 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 *Adaptations*

Afin de tenir compte des développements au niveau international et, notamment, au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI), ~~ou~~ **et** 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/CEE⁷. Ce comité est composé de représentants des États membres et il est 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.

⁷ 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 le ~~1er janvier 2004~~ **au plus tard 18 mois à partir de son entrée en vigueur**. 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