



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 4.12.2002
COM(2002) 720 final

2002/0075 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN 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**

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Au cours de sa session plénière du 7 novembre 2002, le Parlement a approuvé, sous réserve de plusieurs amendements, la 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, présentée par la Commission [COM(2002) 158-3, 2002/0075 (COD)].

Le Parlement européen accepte dans l'ensemble les principaux éléments de la proposition de la Commission. Il a toutefois formulé un certain nombre d'amendements, sur la base desquels la Commission propose d'apporter certaines modifications à son texte d'origine.

La plupart des amendements proposés par le Parlement européen sont des clarifications et des améliorations du texte de la proposition d'origine de la Commission. D'autres amendements apportent une valeur ajoutée à la proposition en renforçant certains aspects tandis que dans un cas, le Parlement a justifié son amendement en invoquant la subsidiarité. L'ensemble de ces amendements ont été intégrés dans la présente proposition modifiée. Ils concernent principalement les points suivants:

- Un ajout dans les considérants, qui précise que le calendrier relatif à l'introduction des prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires à passagers existants, visées au nouvel article 6 bis, paragraphe 2, ne devrait pas avoir d'incidence sur l'application actuelle des prescriptions spécifiques de stabilité par les États membres qui sont parties à l'accord de Stockholm.
- L'ajout de deux nouvelles définitions à l'article 2 de la directive. La première clarifie la notion de «navire roulier à passagers» en l'alignant sur la définition SOLAS telle qu'elle figure à l'annexe I de la directive, et la seconde clarifie la notion d'«âge» d'un navire en la rapprochant de la législation communautaire existante¹.
- La définition des «personnes à mobilité réduite» est raccourcie et rendue plus pertinente pour le transport maritime de passagers.
- Des clarifications apportées au nouvel article 6 bis concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages nationaux: on introduit une référence directe aux articles applicables de la nouvelle directive relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers.
- La suppression des dispositions relatives à l'harmonisation des prescriptions de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers opérant à proximité des côtes (navires des classes C et D) construits avant le 1.10.2004, qui sont actuellement couverts par des prescriptions nationales équivalentes à SOLAS. Le Parlement européen a insisté sur le fait que les arrangements actuels ont l'avantage de tenir compte du caractère local de l'exploitation de ces navires. La Commission a accepté cette position dans un esprit de compromis politique.

¹ La même définition figure dans le règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil, JO L 64 du 7.3.2002, p. 1.

- Un ajout au nouvel article 6 ter concernant les exigences d'accessibilité et de sécurité à bord des navires à passagers pour les personnes à mobilité réduite, afin de spécifier que ces exigences s'appliquent aux navires et engins servant au transport public. Dans le même article, les dates auxquelles les États membres doivent faire rapport à la Commission sur la mise en œuvre de ces mesures sont modifiées.
- Des améliorations au texte de la nouvelle annexe III (lignes directrices), avec une référence spécifique à la recommandation de l'OMI concernant les personnes âgées et handicapées, et certains ajouts en faveur des passagers souffrant de handicaps sensoriels.
- Une modification de la date de mise en œuvre de la directive, fixée à 18 mois après son entrée en vigueur.

En vertu de l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition.

Proposition modifiée 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

(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 traité⁵,

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 passagers⁶ 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.

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ 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 passagers⁷] 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.

(4 bis) Compte tenu des modifications structurelles que les navires rouliers à passagers 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. Ce calendrier ne devrait pas affecter l'application des prescriptions spécifiques de stabilité par les États parties à l'accord de Stockholm.

- (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:

⁷ JO L [...] du [...], p. [...].

Article premier

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

1) À l'article 2, les points suivants sont est ajoutés:

"e bis) «navire roulier à passagers»: tout navire transportant plus de douze passagers, avant des espaces rouliers à cargaison ou des espaces de catégorie spéciale, tels que définis dans la règle II-2/A/2 jointe en annexe;

h bis) «âge»: l'âge du navire, exprimé en nombre d'années à partir de la date de sa livraison;

w) «personnes à mobilité réduite», toutes les personnes ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, notamment ~~telles que, par exemple, les personnes~~ âgées, 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~~ accompagnant voyageant avec des enfants en bas âge ~~(y compris des enfants en poussette)."~~

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

"2. Chaque État membre:

a) établit et actualise sans retard, si nécessaire 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 dispositions des articles 6, 8 et 9 de prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la directive [yyyy/xx/CE] relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers.

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 **dispositions des articles 6, 8 et 9 de prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la directive [yyyy/xx/CE] relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers** 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 ~~octobre~~ 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~~ **veillent à ce que soient prises** des mesures appropriées, fondées, **dans la mesure où ceci est réalisable**, 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 **servant au transport public** 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 **servant au transport public** 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 **au plus tard dans les vingt-quatre mois suivant l'entrée en vigueur de la présente directive**.

4. ~~Avant le 1^{er} octobre 2007, l~~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 **au plus tard dans les trente-six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente directive**."

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~~ **dans les dix-huit mois suivant l'entrée en vigueur de celle-ci.** 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)

Les États membres doivent suivre, pour appliquer les lignes directrices présentées à l'annexe III, la circulaire de l'OMI CSM/735 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).

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 **et aient la possibilité de passer d'un pont à l'autre**, 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, **notamment des personnes souffrant de handicaps sensoriels**, 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

Le système d'alarme doit être conçu de façon à être accessible à tous les passagers à mobilité réduite, notamment aux personnes souffrant de handicaps sensoriels et aux personnes ayant des troubles instrumentaux, et de façon à alerter ces passagers. 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."