Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Conseil relative aux conditions d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté [1]»

(98/C 407/18)

Le 9 mars 1998, le Conseil, conformément à l'article 84, paragraphe 2, du Traité instituant la Communauté européenne, a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 15 juillet 1998 (rapporteur: M. Chagas).

Lors de sa 357e session plénière des 9 et 10 septembre 1998 (séance du 9 septembre), le Comité a adopté par 109 voix pour et 3 abstentions le présent avis.

1. La proposition de la Commission

1.1. Les règles de sécurité de base dans le domaine du transport maritime sont fixées au niveau international par l'Organisation maritime internationale (OMI). Après la tragédie du ferry «Estonia» en 1994, qui a coûté la vie à 852 personnes, le Conseil des ministres des Transports a demandé à la Commission européenne de soumettre une série de propositions visant à assurer les meilleures normes de sécurité possibles aux passagers voyageant au départ et à destination de ports de l'UE.

1.2. La proposition à l'examen, qui fait suite à la législation que le Conseil a adoptée en 1995 afin de rendre obligatoire pour les transbordeurs rouliers le code international de gestion de la sécurité (ISM) de l'OMI [2] et à la proposition de directive introduisant un système d'enregistrement obligatoire des passagers sur les navires de passagers [3], a comme objectifs principaux:

— de réaliser une harmonisation accrue de l'interprétation des prescriptions internationales de sécurité;

— de garantir une application efficace de ces prescriptions et de la législation communautaire pertinente;

— d'assurer la transparence concernant les conditions requises pour l'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports d'un État membre, et ce pour toutes les parties concernées, tant les États d'accueil et du pavillon que les compagnies.

1.3. La proposition de directive a pour objet:

— d'établir la liste des conditions relatives à la sécurité qu'une compagnie doit remplir pour exploiter ces navires et engins;

— d'instaurer un régime d'inspection permettant de vérifier, avant leur mise en service et ensuite à intervalles réguliers, que les navires ou engins remplissent toutes les conditions requises;

— d'assurer la participation des États d'accueil à toutes les enquêtes sur les accidents maritimes;

— d'éviter les procédures superflues d'inspection renforcée par l'État du port;

— de faciliter la mise en service ou le transfert vers d'autres services similaires de navires et engins conformes aux dispositions de la directive.

1.4. La proposition de directive vise à assurer un régime de sécurité commun à tous les bateaux et engins concernés, quel que soit leur pavillon. Les vaisseaux doivent être munis d'un enregistreur des données du voyage (VDR) — l'équivalent de la «boîte noire» d'un avion qui enregistre les informations permettant de faire progresser l'enquête en cas d'accident. Les compagnies doivent veiller à ce que le capitaine ait accès aux informations appropriées concernant les systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information, tels qu'établis par les États membres conformément à l'article 10, paragraphe 2.

1.4.1. La Commission souligne la nécessité d'une nouvelle directive, étant donné que les objectifs visés ne pourront être atteints par le biais de la directive 95/21/CE [4] («Contrôle par l'État du port»), qui rend obligatoire seulement l'inspection d'au moins 25 % des navires étrangers faisant escale dans les ports des États membres. Elle ajoute en outre que, contrairement à la directive 95/21/CE, la proposition à l'examen vise tous

[1] JO C 108 du 7.4.1998, p. 123.

[2] Règlement du Conseil (CE) nº 3051/95 du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers — JO L 320 du 30.12.1995, p. 14. Avis du CES: JO C 236 du 11.9.1995, p. 42..

[3] Proposition de directive du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers — JO C 31 du 31.1.1997, p. 5. Avis du CES: JO C 206 du 7.7.1997, p. 111.

[4] Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) — JO L 157 du 7.7.1995 p. 1. Avis du CES: JO C 393 du 31.12.1994, p. 50.

les transbordeurs et les engins à grande vitesse, qu'ils opèrent sur des lignes nationales ou internationales.

2. **Observations générales**

2.1. La proposition est perçue comme une mesure positive visant à contribuer à la sécurité des passagers qui voyagent à destination et au départ de ports européens et des marins travaillant à bord de ces navires et engins.

2.2. Le concept d'un régime de surveillance obligatoire renforcé semble être un moyen satisfaisant d'atteindre l'objectif fixé étant donné la variabilité de la nature de l'emploi d'un État membre à l'autres en raison de la diversité des types de navires et du tracé des itinéraires principaux. Tout en reconnaissant la nécessité de rester cohérent par rapport au droit international, ainsi qu'aux conventions, codes et résolutions de l'OMI, ce régime est souhaitable. Dans ce contexte, il est à noter que la Commission a envisagé de restreindre le droit d'exploitation des transports publics aux opérateurs communautaires. Cela aurait simplifié le processus de réglementation par l'application directe du droit communautaire, mais la Commission a considérée que cette option allait à l'encontre de sa politique des marchés ouvert.

2.2.1. En matière de marché intérieur et de politique des marchés ouverts, l'autre option ne s'avérera efficace par rapport aux règles et principes adoptés au niveau international que s'il existe des mécanismes satisfaisants d'inspection et de mise en œuvre. Le concept d'«État d'accueil» est adéquat, mais il nécessite des critères, obligations et responsabilités supplémentaires et concerne tous les navires et engins de ce type, faute de quoi il ne serait pas différent de celui d'«État du port».

2.2.2. Les critères supplémentaires visant à améliorer la sécurité doivent être à la fois transparents et tangibles afin de susciter la confiance du public. Il convient d'adopter une approche pro-active au sein de la Communauté si l'on veut gagner et conserver la confiance du public.

2.3. En plus des notions d'État du pavillon et/ou d'État du port, le concept d'une procédure d'enquête efficace sur les accidents impliquant les États membres à destination et au départ des ports desquels ces navires et engins opèrent est un moyen aussi souhaitable qu'essentiel de rassurer les citoyens de ces États quant à la réalisation d'enquêtes.

2.4. L'introduction obligatoire du code ISM a été accueillie favorablement. Toutefois, son efficacité dépend d'un régime d'inspection et de surveillance obligatoire satisfaisant.

2.5. La référence à l'introduction obligatoire de l'enregistrement des passagers est également la bienvenue, étant donné que cette mesure est essentielle pour les autorités de recherche et de sauvetage. Il y a lieu de rappeler dans ce contexte l'avis du Comité économique et social [1] sur la proposition de la Commission relative à l'instauration de l'enregistrement obligatoire des passagers.

3. **Observations spécifiques**

3.1. Il convient de noter l'inclusion des engins à passagers à grande vitesse étant donné qu'ils sont en concurrence directe avec les transbordeurs rouliers de passagers. Dans certains États membres, les navires qualifiés de transbordeurs rouliers de fret et transbordeurs rouliers de fret à grande vitesse sont pris en compte lorsqu'ils transportent des passagers.

3.2. Aucune exception ne devrait être faite aux prescriptions de sécurité à remplir avant la mise en service d'un tel navire ou engin. Par ailleurs, aucune exception ne devrait être faite lors des inspections ordinaires.

3.3. La Commission reconnaît que certains États membres devront renforcer leur équipe d'inspecteurs qualifiés pour remplir leurs obligations, mais il convient d'accorder davantage d'attention à la mise à disposition de ressources adaptées.

4. **Observations particulières sur les articles et les annexes**

4.1. *Article 5*

4.1.1. Tout en acceptant qu'«il n'est pas besoin de tout bouleverser...», il convient de s'assurer que lorsque l'organisme de réglementation d'un État membre délègue les visites légales concernant les navires et engins battant son pavillon, l'État d'accueil a la possibilité d'effectuer une vérification. Cette mesure devrait s'appliquer jusqu'à ce que le protocole de 1998 sur le système harmonisé de visites et de délivrance de certificats soit entièrement mis en œuvre. Les articles 5 et 6 devraient stipuler que les États hôtes sont tenus de veiller au respect des exigences.

4.1.2. L'installation d'enregistreurs des données du voyage (VDR) répondant aux spécifications techniques de l'OMI est accueillie favorablement.

[1] Proposition de directive du Conseil sur l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers — JO C 31 du 31.1.1997, p. 5. Avis du CES: JO C 206 du 7.7.1997, p. 111.

4.2. *Article 6*

4.2.1. La référence au manque de coopération de la part des États du pavillon et à la nécessité éventuelle pour les opérateurs de battre un autre pavillon est bienvenue. Il importe que l'État du pavillon dispose de l'infrastructure administrative nécessaire pour maintenir un régime de sécurité défini au niveau de l'UE.

4.3. *Article 7*

4.3.1. Aucune disposition n'est prévue concernant les frais liés à la visite du contrôle initiale avant la mise en service d'un navire ou engin, ni pour les visites prévues au paragraphe 3. Il y aurait lieu de se pencher sur cette question.

4.3.2. Pour les visites suivantes autres que celles mentionnées au paragraphe 3, en l'absence d'une disposition spécifique relative aux frais d'inspection, il est supposé que les dispositions de la directive 95/21/CE seront également applicables.

4.3.3. Tout en acceptant qu'il est nécessaire que l'une des visites suivantes à l'improviste ait lieu au cours d'une traversée normale, le Comité estime que la deuxième visite ne devrait pas être obligatoire.

4.4. *Article 8*

4.4.1. Le dispositif d'évaluation commune par une équipe composée d'inspecteurs qualifiés des États d'accueil concernés est accueilli favorablement comme un moyen de supprimer les incohérences et de réduire les désagréments causés aux compagnies. Il convient toutefois de clarifier davantage la coordination des obligations lorsque plusieurs États d'accueil sont concernés, de même que les dispositions transitoires concernant les navires et engins actuellement en fonctionnement.

4.5. *Article 9*

4.5.1. La création d'un mécanisme permettant d'inclure le ou les «État(s) d'accueil» dans le processus d'enquête faisant suite à un accident est accueillie favorablement. Toutefois, il y a lieu de clarifier davantage la relation et l'implication du ou des État(s) d'accueil et de l'État de pavillon dans une telle enquête.

4.5.2. Le Comité attache une importance considérable au fait que les États membres définissent pour les enquêtes sur les accidents maritimes des procédures approfondies et complètes qui impliquent toutes les parties concernées et respectent les dispositions de la Convention SOLAS, chapitre I, règle 21.

4.6. *Annexe 3*

4.6.1. Il faudrait faire ici (ou à l'annexe 5) référence aux cartes de navigation et publications.

4.6.2. La disposition concernant l'évaluation de la fatigue et du système d'affectation du personnel est accueillie favorablement. Dans ce contexte, il est reconnu que les dispositions de l'OMI et de l'OIT représentent la référence appropriée.

4.7. *Annexe 5*

4.7.1. Le Comité se félicite de ce que le paragraphe 8 interdise aux passagers de se rendre sur les espaces particuliers de chargement des transbordeurs rouliers lorsque le navire ou engin fait route. Cette exigence est conforme à l'esprit des dispositions de la convention SOLAS II-1/20-3 (et du paragraphe II-1/B/17.2 de l'annexe à la directive 98/18/CE) sur l'«Accès aux ponts des transbordeurs rouliers». Toutefois, il convient de tenir compte de cette question; en effet, certaines informations portent à croire que cette consigne n'est pas respectée sur certains trajets.

4.8. *Annexe 6*

4.8.1. À propos du paragraphe 3, il est proposé de remplacer les mots «parlée le plus communément en mer» par «utilisée pour la communication à bord».

4.8.2. Concernant le paragraphe 4, il est suggéré de mentionner non seulement la convention SOLAS de 1974, mais aussi les critères définis à l'annexe VII de la directive de 1995 sur le contrôle par l'État du port.

Bruxelles, le 9 septembre 1998.

Le Président

du Comité économique et social

Tom JENKINS