

**N° 4593****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 1999-2000

**PROJET DE REGLEMENT  
GRAND-DUCAL**

**transposant la 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'Etats membres de la Communauté**

\* \* \*

*(Dépôt: le 4.11.1999)***SOMMAIRE:**

|  | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (29.10.1999).....  | 1           |
| 2) Exposé des motifs.....  | 2           |
| 3) Texte du projet de règlement grand-ducal.....   | 2           |
| 4) Commentaire des articles.....   | 5           |
| 5) 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'Etats membres de la Communauté..... | 7           |

\*

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT AU  
PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES***(29.10.1999)*

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Commission de Travail.

Je joins en annexe le texte du projet, un exposé des motifs, un commentaire des articles et le texte de la directive 98/41/CE que le projet vise à transposer en droit national.

L'avis de la Chambre de Commerce a été demandé et vous parviendra dès réception.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement,  
François BILTGEN*

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la 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'Etats membres de la Communauté.

L'objet de la directive est de renforcer la sécurité et les possibilités de sauvetage des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté européenne et d'assurer une plus grande efficacité en ce qui concerne les recherches et le sauvetage ainsi que les conséquences d'un accident.

La perte du Herald of Free Enterprise et de l'Estonia ont marqué l'opinion publique et cette directive apporte un élément de réponse aux attentes des usagers de navires à passagers et d'engins à grande vitesse en matière de sécurité, d'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage et du traitement des conséquences d'un accident.

Le système de comptage des passagers mis en place permet d'une part, de s'assurer que le nombre maximum de passagers pouvant être embarqués à bord d'un navire n'est pas dépassé, et d'autre part, en cas d'accident, de faciliter les opérations de recherches et de sauvetage ainsi qu'un traitement efficace des conséquences d'un tel accident.

L'obligation de compter les passagers est déjà imposée par la convention SOLAS pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux. La directive impose ce comptage pour les voyages nationaux et uniformise les interprétations des Etats contractants de la convention, garantissant ainsi un niveau de sécurité minimal commun pour les navires dans la Communauté européenne.

Le présent projet de règlement grand-ducal se limite à transposer purement et simplement la directive.

Les modalités de délivrance des exemptions et des dispenses sont du ressort du Commissaire aux affaires maritimes, qui est l'autorité compétente en la matière.

\*

## TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la 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'Etats membres de la Communauté;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.**– Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) „personnes“: toutes les personnes se trouvant à bord, quel que soit leur âge,

- b) „navire à passagers“: un navire de mer et un engin de mer à grande vitesse transportant plus de douze passagers,
- c) „engin à grande vitesse“: un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle qu'elle est en vigueur au 18 juin 1998,
- d) „compagnie“: le propriétaire d'un navire à passagers, ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire à passagers,
- e) „code ISM“: le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'OMI par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993,
- f) „agent chargé de l'enregistrement des passagers“: la personne responsable à terre désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM ou une autre personne à terre désignée par la compagnie en qualité de responsable de la conservation des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,
- g) „autorité désignée“: l'autorité compétente de l'Etat membre de la Communauté européenne responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident,
- h) „un mille“: 1 852 mètres,
- i) „zone maritime protégée“: une zone maritime abritée des effets de la haute mer, dans laquelle un navire ne se trouve à aucun moment éloigné de plus de 6 milles d'un refuge où des personnes naufragées peuvent gagner la terre et dans laquelle la proximité d'installations de recherche et de sauvetage est assurée,
- j) „service régulier“: une série de traversées organisées de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage:
  - soit selon un horaire publié;
  - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable,
- k) „pays tiers“: un pays qui n'est pas un Etat membre de la Communauté européenne.

**Art. 2.–** Le présent règlement s'applique aux navires à passagers battant pavillon luxembourgeois, à l'exception:

- des navires de guerre ou des navires de transport de troupes et
- des bateaux de plaisance, à moins qu'ils ne soient actuellement ou ultérieurement armés et transportent plus de douze passagers à des fins commerciales.

**Art. 3.–** 1. Toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois qui part d'un port situé dans un Etat membre de la Communauté européenne doivent être comptées avant le départ dudit navire.

2. Avant le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois, le nombre de personnes doit être communiqué au capitaine dudit navire ainsi qu'à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction.

**Art. 4.–** 1. Les informations ci-après doivent être consignées pour tous les navires à passagers battant pavillon luxembourgeois qui partent d'un port situé dans un Etat membre de la Communauté européenne et qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à 20 milles à compter du point de départ:

- les noms de famille des personnes à bord,
- les prénoms ou leurs initiales,
- le sexe,
- une indication de la catégorie d'âge (adulte, enfant ou nourrisson) à laquelle la personne appartient, ou bien l'âge ou encore l'année de naissance,

- à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance en cas d'urgence.

2. Ces informations sont recueillies avant le départ et communiquées au plus tard trente minutes après le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction.

**Art. 5.–** 1. Pour tout navire à passagers battant pavillon luxembourgeois qui part d'un port situé en dehors de la Communauté européenne à destination d'un port situé dans la Communauté européenne, la compagnie veille à ce que soient fournies les informations visées à l'article 3, paragraphe 1 et à l'article 4, paragraphe 1, comme précisé à l'article 3, paragraphe 2 et à l'article 4, paragraphe 2 du présent règlement.

2. Lorsque, conformément aux dispositions de l'article 64, paragraphe 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, le Commissaire aux affaires maritime accorde, à des navires battant pavillon luxembourgeois qui arrivent dans des ports de la Communauté européenne en provenance de ports en dehors de la Communauté européenne, des dispenses ou des dérogations en matière d'informations sur les passagers, les conditions prévues pour les dispenses ou les dérogations dans le présent règlement seront respectées.

**Art. 6.–** Le capitaine s'assure avant le départ que le nombre de personnes embarquées à bord d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois qui quitte un port situé dans un Etat membre de la Communauté européenne n'excède pas le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.

**Art. 7.–** Toute compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois doit, si les articles 3 et 4 l'exigent:

- instaurer un système d'enregistrement des informations concernant les passagers. Ce système doit être conforme aux critères fixés à l'article 10 du présent règlement,
- nommer un agent qui sera chargé de l'enregistrement des passagers, de la conservation des informations et de leur transmission, en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

La compagnie s'assure que les informations requises par le présent règlement sont en tout temps facilement disponibles pour être communiquées à l'autorité désignée à des fins de recherche et de sauvetage en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

Les données à caractère personnel rassemblées conformément aux dispositions de l'article 4 ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins du présent règlement.

La compagnie s'assure que les renseignements communiqués par les personnes ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement consignés et transmis au capitaine avant le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois.

**Art. 8.–** 1. Le Commissaire aux affaires maritimes peut, conformément aux dispositions de l'article 64 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, dispenser un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois des obligations fixées à l'article 4 du présent règlement lorsque celui-ci effectue sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port en naviguant exclusivement dans des zones maritimes protégées.

2. Dans ce cas, le Commissaire aux affaires maritimes informe sans tarder la Commission européenne des dispenses et dérogations accordées en ce qui concerne les dispositions pertinentes des articles 3 et 4 et la décision est motivée en invoquant des raisons de fond.

**Art. 9.–** Les systèmes d'enregistrement mis en place en vertu de l'article 7 doivent être approuvés par le Commissaire aux affaires maritimes. Celui-ci pourra, conformément à l'article 67, paragraphe 1 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, collaborer avec les autorités maritimes d'un pays membre de la Communauté européenne.

**Art. 10.–** 1. Les systèmes d'enregistrement doivent, aux fins du présent règlement, satisfaire aux critères fonctionnels suivants:

- i) lisibilité: les données requises doivent être consignées dans un format facile à lire;
- ii) disponibilité: les données requises doivent être aisément disponibles pour les autorités désignées pour lesquelles les informations enregistrées dans le système sont pertinentes;
- iii) facilitation: le système doit être conçu de manière à éviter tout retard excessif lors de l'embarquement et/ou débarquement des passagers;
- iv) sécurité: les données doivent faire l'objet d'une protection appropriée contre les destructions ou pertes accidentelles ou illégales ainsi que contre toute modification, divulgation ou accès non autorisés.

2. Il convient d'éviter la multiplication des systèmes sur des routes identiques ou similaires.

**Art. 11.–** Les infractions aux obligations de compter les passagers inscrites aux articles 3 et 6, et la mise en place d'un système d'enregistrement des passagers visée aux articles 4 et 7 sont punis conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

**Art. 12.–** Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1er*

L'article 1er définit les termes utilisés dans le règlement grand-ducal.

### *Ad article 2*

L'article 2 définit le champ d'application du règlement et énumère les navires exclus.

### *Ad article 3*

Cet article impose le comptage des passagers embarqués à bord d'un navire à passagers, et ce, avant le départ du navire d'un port communautaire. Ce chiffre doit être communiqué tant au capitaine du navire qu'à une personne à terre chargée par la compagnie de l'enregistrement des passagers ou à un système installé à terre par la compagnie pour remplir cette fonction.

Le but est d'assurer que le nombre de passagers à bord du navire soit disponible très rapidement en cas d'accident et qu'il puisse être transmis aux autorités désignées afin de faciliter les recherches et les opérations de sauvetage.

### *Ad article 4*

Pour un voyage supérieur à 20 milles, les éléments à enregistrer sont déterminés à l'article 4. Outre les données normales telles que nom, prénom, sexe et catégorie d'âge, le passager peut demander que soient enregistrés des renseignements particuliers concernant des soins spéciaux à apporter en cas d'urgence. Le but étant d'améliorer l'efficacité des secours en cas de besoin.

Toutes ces informations sont transmises de la même manière que celle décrite à l'article 3, mais au plus tard trente minutes après le départ du navire. Ce délai est prévu pour permettre la collecte des informations requises.

### *Ad article 5*

Le paragraphe 1 de l'article 5 oblige les compagnies exploitant des navires sous pavillon luxembourgeois entrant dans le champ d'application du règlement de se conformer aux prescriptions de celui-ci.

Le paragraphe 2 autorise le Commissaire aux affaires maritimes à accorder des dispenses à certains navires, pour autant que les conditions prévues pour cela dans le règlement soient respectées. Il ne s'agit

pas ici d'une nouvelle compétence du Commissaire, ceci étant déjà prévu à l'article 64, paragraphe 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990.

Le paragraphe 2 de l'article 6 de la directive n'est pas transposé, celui-ci ne s'appliquant qu'aux Etats hôtes.

#### *Ad article 6*

L'article 6 assure qu'en aucun cas, un navire ne quittera un port avec à bord un nombre de passagers excédant la limite maximale autorisée.

#### *Ad article 7*

L'article 7 impose aux compagnies exploitant des navires battant pavillon luxembourgeois tombant sous le champ d'application du présent règlement de mettre en place un système permettant la collecte et la transmission des informations requises par le présent règlement.

Ce système doit permettre, en cas d'urgence ou d'accident, de communiquer facilement et rapidement les informations requises à l'autorité désignée, l'autorité désignée étant l'autorité compétente responsable des opérations de recherche et de sauvetage.

Le traitement de la confidentialité des données à caractère personnel est également prévu aux paragraphes 3 et 4.

#### *Ad article 8*

Une possibilité de dispense est prévue lorsque le voyage s'effectue exclusivement dans des eaux protégées. Dans ce cas, la Commission européenne doit en être informée. Il s'agit ici de la transposition des paragraphes 2 alinéa c et 3 alinéa a de l'article 9 de la directive. Le reste de l'article 9 de la directive s'applique uniquement aux Etats hôtes et n'est donc pas applicable au Grand-Duché de Luxembourg.

#### *Ad article 9*

L'article 9 impose l'approbation du système mis en place par la compagnie par le Commissaire aux affaires maritimes. Celui-ci pourra faire appel aux autorités des Etats hôtes pour cette approbation. Cette possibilité de collaboration est déjà prévue à l'article 67, paragraphe 1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et elle fonctionne en pratique.

#### *Ad article 10*

L'article 10 définit les critères que le système d'enregistrement doit respecter.

#### *Ad article 11*

L'article 11 prévoit les sanctions en cas de non-respect des prescriptions du règlement. L'obligation de prévoir des sanctions figure à l'article 14 de la directive. L'article 126 de la loi du 9 novembre 1990 prévoit des sanctions pénales pour les infractions à cette loi et plus particulièrement les dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues au titre 2 de cette loi et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution. Figure notamment sous ce titre la convention SOLAS dont le chapitre III, R 24-2 prévoit déjà le comptage et l'enregistrement des passagers. Ce règlement n'introduit donc pas de nouvelles sanctions pénales et il convient de le considérer comme un règlement d'exécution de la loi maritime luxembourgeoise. L'origine internationale du texte est certes d'ordre communautaire qui lui se base sur une convention de l'OMI. C'est donc à bon escient que les sanctions pénales de la loi modifiée du 9 août 1971 sur la transposition des directives (...) sont écartées pour se baser sur celles de la loi du 9 novembre 1990.

#### *Ad article 12*

Cet article ne requiert pas de commentaire particulier.

**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'Etats membres de la Communauté**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure fixée à l'article 189 C du traité<sup>3</sup>,

(1) considérant qu'il est nécessaire, dans le cadre de la politique commune en matière de transports, d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité des transports maritimes;

(2) considérant que la Communauté est gravement préoccupée par les accidents maritimes dans lesquels ont été impliqués des navires à passagers et qui se sont soldés par de lourdes pertes en vies humaines, notamment les accidents du „Herald of Free Enterprise“ et de l'„Estonia“; que les personnes qui utilisent des navires à passagers et des engins à passagers à grande vitesse dans la Communauté sont en droit d'attendre et doivent pouvoir compter sur un niveau approprié de sécurité ainsi que sur un système adéquat d'information facilitant les opérations de recherche et de sauvetage et le traitement efficace des conséquences d'un accident;

(3) considérant qu'il est nécessaire de garantir que le nombre de passagers embarqués à bord d'un navire à passagers n'excède pas le nombre pour lequel le navire et ses équipements de sécurité ont été certifiés; que les compagnies devraient être en mesure d'informer les services de recherche et de sauvetage sur le nombre de personnes impliquées dans un accident;

(4) considérant qu'il est nécessaire de récolter des informations concernant les passagers et l'équipage en vue de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage et le traitement efficace des conséquences d'un accident, c'est-à-dire l'identification des personnes impliquées, une plus grande clarté concernant les questions juridiques liées et la fourniture de soins médicaux mieux adaptés aux personnes secourues; que de telles informations permettraient d'éviter que des parents ou d'autres personnes concernées ne s'inquiètent inutilement au sujet de personnes se trouvant à bord de navires à passagers impliqués dans des accidents maritimes survenant dans des eaux qui relèvent de la compétence des Etats membres en vertu de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR);

(5) considérant que les passagers devraient donc être comptés et enregistrés avant le départ du navire;

(6) considérant que le chapitre III de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) prévoit le comptage et l'enregistrement de toutes les personnes voyageant à bord de tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, à compter respectivement du 1er juillet 1997 et du 1er janvier 1999, tout en autorisant les administrations à dispenser les navires à passagers navigant dans des eaux abritées de ces prescriptions ainsi que de

1. JO C 31 du 31.1.1997, p. 5 et JO C 275 du 11.9.1997, p. 7.

2. JO C 206 du 7.7. 1997, p. 111.

3. Avis du Parlement européen du 29 mai 1997 (JO C 138 du 16.6.1998, p. 31), position commune du Conseil du 11 décembre 1997 (JO C 23 du 23.1. 1998 p. 17), et décision du Parlement européen du 11 mars 1998 (JO C 104 du 6.4.1998).

l'obligation d'enregistrement si les voyages à heures fixes de ces navires sont tels qu'il leur est impossible en pratique d'établir de tels documents; que ce chapitre de la convention SOLAS ne s'applique pas aux voyages nationaux et laisse d'importants points d'interprétation à la discrétion des différents Etats membres;

(7) considérant que la présente directive est conforme au droit des Etats membres d'imposer aux navires à passagers voyageant à destination ou au départ de leurs ports certaines exigences plus strictes que celles fixées dans la convention SOLAS;

(8) considérant que, compte tenu notamment de l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, l'action au niveau communautaire constitue le moyen le plus efficace d'instaurer un niveau de sécurité minimal commun pour les navires dans la Communauté;

(9) considérant que, compte tenu du principe de proportionnalité, une directive du Conseil est l'instrument juridique approprié dans la mesure où elle offre un cadre permettant l'application uniforme et obligatoire des normes de sécurité par les Etats membres, tout en laissant à chaque Etat membre le droit de décider des moyens de mise en oeuvre les mieux adaptés à son système interne;

(10) considérant qu'un Etat membre peut s'assurer que des navires à passagers battant son pavillon et des compagnies qui les exploitent se conforment aux règles de sécurité applicables; que ces règles ne devraient pas être imposées aux navires opérant entre des ports de pays tiers; que les dispositions de la convention SOLAS s'appliquent à ce trafic;

(11) considérant que le seul moyen pour les Etats membres, d'assurer la sécurité et le traitement efficace des conséquences d'accidents pour tous les navires à passagers, quel que soit leur pavillon, effectuant ou désireux d'effectuer des voyages à destination ou au départ de leurs ports consiste à imposer comme condition d'exploitation au départ de leurs ports le respect effectif des règles applicables; que l'octroi de dérogations à ces règles ne peut relever du seul Etat du pavillon, étant donné que seul l'Etat du port est en mesure de déterminer les exigences les plus appropriées en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers à destination ou au départ d'un port;

(12) considérant que, en vue d'harmoniser la sécurité assurée et d'éviter des distorsions de concurrence, les Etats membres ne devraient pas, pour des motifs autres que ceux mentionnés dans la présente directive, accorder des dispenses ou des dérogations aux dispositions de la convention SOLAS relatives aux „renseignements concernant les passagers“ pour les voyages au départ ou à destination de ports de la Communauté;

(13) considérant que, pour des raisons de praticabilité et pour éviter des distorsions de concurrence, une approche uniforme doit être adoptée en ce qui concerne la détermination des voyages pour lesquels l'enregistrement des personnes à bord devrait être obligatoire; que le seuil de 20 milles résulte de la prise en considération de principes généraux et de préoccupations spécifiques approuvés par tous les Etats membres;

(14) considérant que, en raison de conditions d'exploitation spécifiques, le comptage des personnes à bord des navires à passagers traversant le détroit de Messine peut, pendant une période limitée, être effectué d'une manière plus simple que par comptage individuel; que les Etats membres devraient avoir la possibilité d'assouplir quelque peu l'obligation de communiquer à terre le nombre de personnes pour les navires à passagers qui assurent exclusivement dans des zones maritimes protégées des services réguliers de courte durée, tels que définis dans la directive; que les navires à passagers navigant exclusivement dans des zones maritimes protégées présentent moins de risques et devraient dès lors bénéficier d'une possibilité de dispense; qu'il peut, dans certaines circonstances, être extrêmement difficile pour les compagnies de transport maritime d'enregistrer les personnes à bord et qu'une dérogation à l'obligation d'enregistrement pourrait donc être autorisée dans des circonstances particulières et dans des conditions bien définies;

(15) considérant que la collecte et le traitement des données relatives à des personnes enregistrées nominativement doivent être effectuées conformément aux principes de la protection des données défi-

nis dans la directive 95/46/CE<sup>1</sup>, que les personnes doivent notamment être pleinement informées, au moment de la collecte, de la destination des données recueillies et du fait qu'elles ne doivent être conservées que pendant un laps de temps très court, qui ne doit en aucun cas dépasser le temps nécessaire aux fins de la présente directive;

(16) considérant qu'il est nécessaire qu'un comité composé de représentants des Etats membres assiste la Commission en vue de l'application effective de la directive; que le comité mis en place par l'article 12 de la directive 93/75/CEE<sup>2</sup> peut assurer cette fonction;

(17) considérant que certaines dispositions de la directive peuvent être adaptées par ce comité pour tenir compte des futures modifications de la convention SOLAS qui seront entrées en vigueur,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

La présente directive a pour objet de renforcer la sécurité et les possibilités de sauvetage des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté et d'assurer une plus grande efficacité en ce qui concerne les recherches et le sauvetage ainsi que les conséquences d'un accident.

#### *Article 2*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- „personnes“: toutes les personnes se trouvant à bord, quel que soit leur âge,
- „navire à passagers“: un navire de mer et un engin de mer à grande vitesse transportant plus de douze passagers,
- „engin à grande vitesse“: un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle qu'elle est en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive,
- „compagnie“: le propriétaire d'un navire à passagers, ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire à passagers,
- „code ISM“: le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'OMI par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993,
- „agent chargé de l'enregistrement des passagers“: la personne responsable à terre désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM ou une autre personne à terre désignée par la compagnie en qualité de responsable de la conservation des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,
- „autorité désignée“: l'autorité compétente de l'Etat membre responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident,
- „un mille“: 1.852 mètres,
- „zone maritime protégée“: une zone maritime abritée des effets de la haute mer, dans laquelle un navire ne se trouve à aucun moment éloigné de plus de 6 milles d'un refuge où des personnes naufragées peuvent gagner la terre et dans laquelle la proximité d'installations de recherche et de sauvetage est assurée,
- „service régulier“: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage:
  - a) soit selon un horaire publié;

1. JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

2. JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

- b) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable,
- „pays tiers“: un pays qui n'est pas un Etat membre.

#### *Article 3*

La présente directive s'applique aux navires à passagers, à l'exception:

- des navires de guerre ou des navires de transport de troupes
- et
- des bateaux de plaisance, à moins qu'ils ne soient actuellement ou ultérieurement armés et transportent plus de douze passagers à des fins commerciales.

#### *Article 4*

1. Toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire à passagers qui part d'un port situé dans un Etat membre doivent être comptées avant le départ dudit navire.
2. Avant le départ du navire à passagers, le nombre de personnes doit être communiqué au capitaine dudit navire ainsi qu'à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction.

#### *Article 5*

1. Les informations ci-après doivent être consignées pour tous les navires à passagers qui partent d'un port situé dans un Etat membre et qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à 20 milles à compter du point de départ:
  - les noms de famille des personnes à bord,
  - les prénoms ou leurs initiales,
  - le sexe,
  - une indication de la catégorie d'âge (adulte, enfant ou nourrisson) à laquelle la personne appartient, ou bien l'âge ou encore l'année de naissance,
  - à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance en cas d'urgence.
2. Ces informations sont recueillies avant le départ et communiquées au plus tard trente minutes après le départ du navire à passagers à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction.

#### *Article 6*

1. Pour tout navire à passagers battant son pavillon qui part d'un port situé en dehors de la Communauté à destination d'un port situé dans la Communauté, chaque Etat membre exige que la compagnie veille à ce que soient fournies les informations visées à l'article 4, paragraphe 1 et à l'article 5, paragraphe 1, comme précisé à l'article 4, paragraphe 2 et à l'article 5, paragraphe 2.
2. Pour tout navire à passagers battant le pavillon d'un Etat tiers qui part d'un port situé en dehors de la Communauté à destination d'un port situé dans la Communauté, chaque Etat membre exige que la compagnie veille à ce que les informations visées à l'article 4, paragraphe 1 et à l'article 5, paragraphe 1, soient recueillies et conservées de manière à être disponibles pour l'autorité désignée lorsqu'elles sont nécessaires à des fins de recherche et de sauvetage et pour les conséquences d'un accident.
3. Lorsque, conformément aux dispositions applicables de la convention SOLAS, un Etat membre accorde, à des navires battant son propre pavillon qui arrivent dans des ports communautaires en provenance de ports non communautaires, des dispenses ou des dérogations en matière d'informations sur les passagers, il est tenu de respecter les conditions prévues pour les dispenses ou les dérogations dans la présente directive.

*Article 7*

Le capitaine s'assure avant le départ que le nombre de personnes embarquées à bord d'un navire à passagers qui quitte un port situé dans un Etat membre n'excède pas le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.

*Article 8*

Toute compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers doit, si les articles 4 et 5 l'exigent:

- instaurer un système d'enregistrement des informations concernant les passagers. Ce système doit être conforme aux critères fixés à l'article 11,
- nommer un agent qui sera chargé de l'enregistrement des passagers, de la conservation des informations et de leur transmission, en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

La compagnie s'assure que les informations requises par la présente directive sont en tout temps facilement disponibles pour être communiquées à l'autorité désignée à des fins de recherche et de sauvetage en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

Les données à caractère personnel rassemblées conformément aux dispositions de l'article 5 ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive.

La compagnie s'assure que les renseignements communiqués par les personnes ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement consignés et transmis au capitaine avant le départ du navire à passagers.

*Article 9*

1. Un Etat membre dont un navire à passagers quitte le port peut abaisser le seuil de 20 milles stipulé à l'article 5.

Les décisions d'abaisser le seuil de 20 milles pour des voyages entre deux ports situés dans des Etats membres différents sont prises conjointement par ces deux pays.

2. a) Pour la mise en oeuvre de la mesure prescrite à l'article 4, paragraphe 1 et lorsque les conditions d'exploitation ne permettent pas le comptage individuel des personnes, la République italienne peut, dans le cas de services réguliers traversant le détroit de Messine, prendre des dispositions pour que le nombre maximal autorisé de personnes transportées à bord d'un navire à passagers transportant des voitures de chemin de fer et des véhicules routiers soit compté en fonction du nombre maximal autorisé de personnes transportées à bord des voitures de chemin de fer et des autres véhicules embarqués sur le navire. L'application de cette disposition est limitée à une période de quatre ans. Toute prorogation est décidée, conformément au paragraphe 3, à la lumière de l'expérience acquise.
  - b) Un Etat membre peut dispenser les navires à passagers qui partent d'un port situé sur son territoire et qui assurent exclusivement dans une zone maritime protégée des services réguliers dont le temps de parcours entre les escales est inférieur à 1 heure de l'obligation, prévue à l'article 4, paragraphe 2, de communiquer le nombre de personnes qui se trouvent à son bord à l'agent responsable de l'enregistrement des passagers ou à un système de cette compagnie installé à terre ayant la même fonction.
  - c) Un Etat membre peut dispenser des obligations fixées à l'article 5 les navires à passagers qui, effectuant sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port, naviguent exclusivement dans des zones maritimes protégées.
3. La procédure ci-après s'applique aux cas visés au paragraphe 2:
- a) l'Etat membre informe sans tarder la Commission des dispenses et dérogations accordées en ce qui concerne les dispositions pertinentes des articles 4 et 5 et motive ces décisions en invoquant des raisons de fond;
  - b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission estime que cette décision ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, elle

peut, agissant conformément à la procédure prévue à l'article 13, exiger de l'Etat membre qu'il modifie ou annule sa décision.

4. Pour les services réguliers dans une zone où la probabilité annuelle de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 2 mètres est inférieure à 10%, et;
- lorsque la distance parcourue n'excède pas 30 milles environ à compter du point de départ ou
  - lorsque le service vise essentiellement à desservir régulièrement des communautés périphériques à l'intention des usagers habituels,

un Etat membre du port duquel des navires à passagers partent pour un voyage dans les eaux nationales, ou deux Etats membres entre les ports desquels les navires à passagers naviguent, peuvent demander à la Commission, s'ils estiment qu'il est impossible pour les compagnies d'enregistrer les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, de déroger, totalement ou partiellement, à cette exigence.

A cette fin, l'impossibilité pratique doit être prouvée. En outre, il faut apporter la preuve que dans la zone dans laquelle ces navires circulent, il existe bien à terre un système de guidage de la navigation et des prévisions météorologiques fiables, et que des équipements suffisants de recherche et de sauvetage sont disponibles. Les dérogations accordées au titre du présent paragraphe ne doivent pas entraver la concurrence.

Une décision est arrêtée conformément à la procédure fixée à l'article 13.

5. Un Etat membre ne peut, en vertu des dispositions de la présente directive, dispenser les navires à passagers quittant ses ports et battant le pavillon d'un pays tiers qui est partie contractante à la convention SOLAS et qui, en vertu des dispositions SOLAS en la matière, n'est pas d'accord avec l'application de telles dispenses, ni leur accorder de dérogations.

#### *Article 10*

Les systèmes d'enregistrement mis en place en vertu de l'article 8 doivent être approuvés par les Etats membres.

Les Etats membres contrôlent au moins de manière aléatoire le bon fonctionnement des systèmes d'enregistrement mis en place sur leur territoire en vertu de la présente directive.

Les Etats membres désignent l'autorité à laquelle les renseignements requis par la présente directive doivent être transmis par les compagnies visées à l'article 8.

#### *Article 11*

1. Les systèmes d'enregistrement doivent, aux fins de la présente directive, satisfaire aux critères fonctionnels suivants:

- i) *lisibilité*:  
les données requises doivent être consignées dans un format facile à lire;
- ii) *disponibilité*:  
les données requises doivent être aisément disponibles pour les autorités désignées pour lesquelles les informations enregistrées dans le système sont pertinentes;
- iii) *facilitation*:  
le système doit être conçu de manière à éviter tout retard excessif lors de l'embarquement et/ou débarquement des passagers;
- iv) *sécurité*:  
les données doivent faire l'objet d'une protection appropriée contre les destructions ou pertes accidentelles ou illégales ainsi que contre toute modification, divulgation ou accès non autorisés.

2. Il convient d'éviter la multiplication des systèmes sur des routes identiques ou similaires.

*Article 12*

Sans préjudice des procédures de modification de la convention SOLAS, la présente directive peut être modifiée conformément à la procédure définie à l'article 13 en vue de garantir l'application, aux fins de la présente directive et sans en élargir le champ d'application, de modifications ultérieures de la convention SOLAS concernant les systèmes d'enregistrement entrées en vigueur après l'adoption de la présente directive.

*Article 13*

La Commission est assistée par le comité institué par l'article 12, paragraphe 1, de la directive 93/75/CEE. Le comité agit conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 et 3 dudit article.

*Article 14*

Les Etats membres établissent le système de sanctions pour infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour que ces sanctions soient appliquées. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 15*

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1er janvier 1999 au plus tard et en informent immédiatement la Commission. L'article 5 est applicable le 1er janvier 2000 au plus tard.
2. Lorsque les Etats 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 Etats membres.
3. Les Etats membres communiquent immédiatement à la Commission toutes les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres Etats membres.

*Article 16*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication.

*Article 17*

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Luxembourg, le 18 juin 1998.

*Par le Conseil,*  
*Le Président,*  
G. STRANG

