



# Procédure file

Informations de base		
SYN - Procédure de coopération (historique)	<a href="#">1995/0163(SYN)</a>	Procédure terminée
Équipements marins Modification <a href="#">2000/0237(COD)</a> Abrogation <a href="#">2012/0358(COD)</a>  Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	UPE <a href="#">KAKLAMANIS Nikitas</a>	26/09/1995
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	UPE <a href="#">KAKLAMANIS Nikitas</a>	26/09/1995
	Commission pour avis précédente		
	<b>ECON</b> Economique, monétaire et politique industrielle		
Conseil de l'Union européenne	<b>JURI</b> Juridique et droits des citoyens	ELDR <a href="#">PELTTARI Seppo Viljo</a>	24/05/1995
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Pêche	<a href="#">1983</a>	20/12/1996
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">1937</a>	18/06/1996
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">1893</a>	07/12/1995

Evénements clés			
17/01/1995	Informations supplémentaires		Résumé
21/06/1995	Publication de la proposition législative	COM(1995)0269	Résumé
18/09/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
20/11/1995	Vote en commission		Résumé
20/11/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0291/1995	
28/11/1995	Débat en plénière		Résumé
29/11/1995	Décision du Parlement	T4-0576/1995	Résumé

13/02/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0047	Résumé
18/06/1996	Publication de la position du Conseil	<a href="#">05496/2/1996</a>	Résumé
18/07/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
01/10/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
01/10/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A4-0294/1996</a>	
23/10/1996	Débat en plénière		Résumé
24/10/1996	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0532/1996	Résumé
04/12/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0628	
20/12/1996	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
20/12/1996	Fin de la procédure au Parlement		
17/02/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	1995/0163(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification <a href="#">2000/0237(COD)</a> Abrogation <a href="#">2012/0358(COD)</a>
Base juridique	CE avant Amsterdam E 084
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/07974

### Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1995)0269 <a href="#">JO C 218 23.08.1995, p. 0009</a>	21/06/1995	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE214.452	19/10/1995	EP	
Amendements déposés en commission		PE214.452/AM	09/11/1995	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0291/1995 <a href="#">JO C 339 18.12.1995, p. 0004</a>	20/11/1995	EP	
Avis de la commission	<b>ECON</b>	PE215.147/DEF	23/11/1995	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0576/1995 <a href="#">JO C 339 18.12.1995, p. 0012-0021</a>	29/11/1995	EP	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0094/1996</a> <a href="#">JO C 097 01.04.1996, p. 0022</a>	31/01/1996	ESC	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1996)0047 <a href="#">JO C 101 03.04.1996, p. 0013</a>	13/02/1996	EC	Résumé

Position du Conseil	<a href="#">05496/2/1996</a> <a href="#">JO C 248 26.08.1996, p. 0010</a>	18/06/1996	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1996)1228	15/07/1996	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE218.429/REV	27/08/1996	EP	
Projet de rapport de la commission	PE218.429	27/08/1996	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A4-0294/1996</a> <a href="#">JO C 347 18.11.1996, p. 0006</a>	01/10/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T4-0532/1996 <a href="#">JO C 347 18.11.1996, p. 0114-0142</a>	24/10/1996	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0628	04/12/1996	EC	
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32002L0075</a> <a href="#">JO L 254 23.09.2002, p. 0001-0046</a>	02/09/2002	EU	Résumé

### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

### Acte final

[Directive 1996/98](#)  
[JO L 046 17.02.1997, p. 0025](#) Résumé

## Équipements marins

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: la communication de la Commission "Pour une politique commune de la sécurité maritime" (Com (93) 66) est l'acte fondamental d'orientation dans ce domaine, approuvée par la résolution du Conseil du 8.6.93 Pour une politique commune de la sécurité des mers (J.O. C 271 du 7.10.93, p.1). Les actes de législation communautaires dans la matière sont plusieurs à partir de la directive 79/116/CEE du 21.12.78 relatifs aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant (J.O. L 33 du 8.2.79, p.33), modifiée par la directive 79/1034/CEE du 6.12.79 (J.O. L 315 du 11/12/79, p.16); mais les actes concernant les équipements des navires sont moins développés car la plupart des règles et des prescriptions relatives aux navires ont été négociées au sein de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), dont la Communauté reconnaît l'importance fondamentale dans cette matière et, tout en intervenant au sein de cette organisation, élabore des normes uniquement dans des cas exceptionnels, à savoir quand l'OMI n'est pas en mesure de proposer des solutions conformes aux exigences particulières de la Communauté et quand une action s'impose afin de garantir un niveau adéquat sur les mers communautaires. POSITION PRECEDENTE DU PE: les efforts en matière de sécurité maritime ont le soutien du PE, qui, en approuvant la communication de la Commission de 1993 par sa résolution du 11.3.94 sur une politique commune sur la sécurité des mers (J.O. C 91 du 28.3.94, p.301) a souligné l'exigence d'un rigoureux respect des standards, le renforcement des contrôles, le perfectionnement et l'extension des standards techniques. SITUATION DANS LES ETATS MEMBRES: tous les Etats membres ont ratifié la convention SOLAS (convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer).

## Équipements marins

La proposition de directive a pour but d'améliorer la sécurité de la navigation en mer et la prévention de la pollution des milieux marins par l'amélioration des performances de sécurité des équipements marins. Elle vise à harmoniser l'application des normes d'essai internationales pertinentes, des résolutions et circulaires pertinentes de l'Organisation maritime internationale (IMO) et des normes d'essai internationales pertinentes telles qu'elles ont été définies par les organismes internationaux de normalisation. Les dispositions de la directive s'appliquent aux équipements dont les conventions internationales exigent qu'ils soient approuvés par les autorités nationales et qu'ils soient obligatoirement transportés à bord. Ces équipements sont divisés en deux catégories : - les équipements pour lesquels des normes d'essai détaillées existent déjà au niveau international (Annexe A.1); - les équipements pour lesquels de telles normes n'existent pas encore (Annexe A.2) : dans ce cas, il est nécessaire d'établir des normes d'essai détaillées dans les meilleurs délais. Les équipements conformes aux exigences des conventions internationales et aux procédures d'évaluation de la conformité doivent se voir reconnaître le droit d'être placés à bord des navires sans essais ni évaluations supplémentaires. En vertu de ce droit, ces équipements bénéficient de la liberté de circulation dans tous les Etats membres. La directive prévoit également que les organismes désignés par les autorités nationales pour exécuter les procédures d'évaluation de la conformité doivent satisfaire à des critères de qualité communs pour être appelés à travailler pour les autorités nationales. Après l'entrée en vigueur de la directive, l'homologation dans un seul Etat membre sera suffisante pour vendre les équipements dans toute la Communauté. Enfin, les équipements doivent pouvoir être facilement identifiés grâce à l'apposition d'une marque distinctive. Les Etats membres doivent

reconnaître tous les équipements portant une telle marque, celle-ci constituant la garantie de la conformité de l'équipement aux exigences de la directive et, partant, la garantie d'un haut niveau de sécurité de cet équipement. ?

## Équipements marins

---

M. Nikitas KAKLAMANIS (Gr, UPE) a obtenu l'adoption de son projet de rapport portant sur la proposition de directive du Conseil relative aux équipements marins. La majeure partie de ses amendements a néanmoins été rejetée. Quelques-uns ont finalement bénéficié du soutien de la commission des transports et du tourisme, qui ne voulait pas modifier les principaux points de la proposition de la Commission européenne. LA PROPOSITION DE DIRECTIVE- Il s'agit de la première réglementation communautaire dans le domaine des équipements marins. La proposition de directive poursuit deux objectifs: d'une part, instaurer une législation communautaire harmonisée dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution des milieux marins, dans la mesure où ces objectifs dépendent du bon fonctionnement des équipements à bord des navires et, d'autre part, au moyen de cette harmonisation, limiter les obstacles au commerce des équipements marins dérivés des différences existantes entre les dispositions régissant ces équipements dans les États membres. CONCLUSIONS- Une grande majorité de la commission n'a pas suivi son rapporteur en rejetant ses amendements 1-13, 15-18, 37, 21-22 et 27-32. En conclusion, la commission a pu tomber d'accord avec les points fondamentaux de la proposition de directive du Conseil et a donc répondu favorablement à la demande d'adoption rapide du rapport formulée par celui-ci. ?

## Équipements marins

---

Le rapporteur, M.KAKLAMANIS, a préconisé une série d'amendements visant, entre autres, à garantir l'indépendance des organismes qui effectuent les contrôles et à simplifier les procédures de notification. Le commissaire, M.KINNOCK, a déclaré qu'il est d'accord avec l'amendement 3 et les principes fixés dans les amendements 6, 7 et 9. Par contre l'amendement 8 est superflu. Pour la même raison, il s'oppose aux amendements 1, 10 et 13 qui sont déjà couverts par d'autres articles de la directive; il est également contre la définition de l'amendement 2 de "navires de l'Union", qui restreindrait le champ d'application de l'acte en question, car "navires de l'Union" sont tous ceux qui disposent de certificats de sécurité délivrés par les Etats-membres en vertu des conventions internationales. Le commissaire s'oppose à l'amendement 4, puisqu'il éliminerait la période intérimaire pendant laquelle peuvent également être placés sur le marché et embarqués des équipements dont les certificats ont été délivrés par un Etat-membre. L'amendement 5 est contraire au principe inspirateur de la directive visant à rendre obligatoires dans la Communauté les "testing standards internationaux et qui est donc incompatible avec leur harmonisation. Enfin, M.KINNOCK s'est également prononcé contre les amendements 11, 12, 13, 14 et 15 pour des raisons juridiques ou d'opportunité.

## Équipements marins

---

En adoptant le rapport de M. Nikitas KAKLAMANIS (UPE, GR), le Parlement européen a adopté cette proposition de directive avec les modifications suivantes : - les méthodes et les normes d'essai internationales concernant les équipements marins doivent être appliquées de manière harmonisée afin de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité (à cet effet, la Commission est appelée à veiller à cette application harmonisée) ; - nouvelles définitions de certaines notions : "navire de l'Union" (navire immatriculé dans un Etat membre et arborant son pavillon), "navire neuf", "norme d'essai" (normes adoptées afin de définir les méthodes et les résultats des essais par plusieurs organisations auxquelles le PE ajoute l'Institut européen de normalisation) ; - limitation de la période intérimaire pendant laquelle peuvent également être placés sur le marché et embarqués des équipements dont les certificats ont été délivrés par un Etat membre, conformément aux conventions internationales ; - l'indépendance (financière, administrative, ...) des organismes de contrôles des équipements marins agissant au nom des Etats membres doit être garantie ; - les procédures d'essai doivent pouvoir être appliquées tant aux équipements produits dans la Communauté qu'à ceux des pays tiers; - l'examen de la conformité des équipements peut être réalisé auprès de plusieurs organismes notifiés. Ceux-ci doivent être conformes à la fois aux normes EN 45 000 ainsi qu'à d'autres exigences spécifiques en fonction de la nature des équipements évalués.?

## Équipements marins

---

Le Comité soutient avec force les objectifs de fond qui sous-tendent la proposition, à savoir : - la sécurité de la navigation; - l'application uniforme des normes d'essais dans la Communauté; - la libre circulation dans tous les Etats membres des équipements approuvés selon les normes, les critères prévus par l'UE. Toutefois, la directive semble plus axée sur l'élimination des entraves à la libre circulation des produits que sur une amélioration supplémentaire des niveaux de sécurité. Le Comité est favorable à la réalisation de la libre circulation des produits et à l'harmonisation des critères d'essai, objectifs déterminants pour une reconnaissance mutuelle automatique des produits dans le cadre de l'Union européenne. De même, il juge positivement l'approche qui consiste à confier à l'avenir à la Commission un rôle de coordination des Etats membres pour le compte de la Communauté.?

## Équipements marins

---

La proposition modifiée de la Commission relative aux équipements marins retient sans réserve l'amendement du Parlement européen concernant la définition du terme "navire neuf", à savoir tout navire dont la quille est posée ou qui se trouve à un stade de construction équivalent à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la directive. En outre, la Commission a retenu sur les fond les amendements visant à : - énoncer le principe selon lequel les Etats membres doivent effectuer des contrôles périodiques des organismes notifiés; - énoncer le principe de l'indépendance des organismes notifiés; - préciser que la discrimination doit être évitée pour les équipements produits dans tous les autres Etats, et pas seulement les Etats membres, lors des essais d'équipements. ?

## Équipements marins

---

La position commune du Conseil a suivi la proposition modifiée sur tous les points en reprenant les amendements du Parlement relatifs à la définition du "navire neuf", à la définition des "normes d'essai" (mention du CEN et du CENELEC), aux organismes notifiés ainsi qu'à la nécessité d'éviter toute discrimination pour les équipements produits dans tous les Etats membres, et pas seulement les Etats membres, lors des essais d'équipements. Par ailleurs, le Conseil s'est écarté de la proposition initiale en introduisant de nouvelles dispositions concernant les aspects suivants : - Objectifs : une mention précise que les certificats de sécurité peuvent être délivrés par un Etat membre ou par un organisme agissant en son nom; - Définitions : la définition des "équipements de radiocommunication" a été insérée et la définition du terme "navire" améliorée, en indiquant clairement que la directive ne s'applique pas aux navires de guerre. De même, le terme "navire communautaire" remplace l'expression "navire de l'UE" dans tout le texte. Il est en outre précisé que la directive ne s'applique pas aux cas dans lesquels un Etat membre délivre un certificat à la demande d'un Etat tiers. Enfin, une référence au CEN et au CENELEC a été introduite dans la définition des "normes d'essai". - Champ d'application : il est prévu que les dispositions de la directive s'appliquent sauf si les conventions internationales en disposent autrement. En outre, la directive exclura l'application de la directive 89/686/CEE relative aux équipements de protection individuelle, étant donné que les normes maritimes sont plus rigoureuses que les normes habituelles dans ce domaine. Une dérogation a été introduite pour les équipements de radiocommunication; - Preuve de la conformité : la procédure à suivre lorsque plusieurs normes d'essai sont mentionnées dans l'Annexe A.1 de la directive pour un même équipement est précisée; - Acceptation des équipements conformes à la directive : il est indiqué clairement qu'un équipement portant le marquage peut circuler librement dans la Communauté et être installé à bord d'un navire; - Demande de normalisation pour les équipements énumérés à l'annexe A.2 (modules d'évaluation de la conformité) : une nouvelle procédure d'attribution de mandat aux organismes de normalisation est introduite; - Immatriculation de navires tiers : les Etats membres doivent délivrer un certificat pour les équipements en question. En outre, les équipements de radiocommunication embarqués sur un navire qui a été transféré du registre d'un Etat tiers ne doivent pas interférer excessivement avec les exigences du spectre des radiofréquences; - Procédure d'évaluation de conformité : la Commission est chargée de conserver et de tenir à jour une liste des équipements approuvés et des demandes retirées ou refusées; - Contrôles effectués sur les équipements conformes : les Etats membres sont exemptés du paiement des contrôles par échantillonnage déjà prévus dans les modules d'évaluation de la conformité. En outre, l'administration de l'Etat du pavillon peut exiger que les personnes chargées, dans la Communauté, de conserver les rapports d'inspection/d'essai des équipements lui fournissent ces documents; - Innovation technique : une nouvelle disposition précise que les équipements de radiocommunication ne doivent pas interférer excessivement avec les exigences du spectre de radiofréquences; - Equipements soumis à des essais : il est prévu de limiter à une courte période l'autorisation d'embarquement d'un équipement non conforme aux procédures d'évaluation de la conformité, aux fins d'essai et d'évaluation des équipements; - Equipement de remplacement non conforme : en ce qui concerne la procédure à suivre dans le cas où un équipement doit être remplacé dans un port situé en dehors de la Communauté, il est précisé qu'en l'absence d'organisation reconnue équivalente à un organisme notifié, les documents accompagnant l'équipement doivent être délivrés par un Etat membre de l'OMI et partie aux conventions pertinentes; - Comitologie : le Conseil a opté en faveur de la procédure de type III variante A (Comité réglementaire) pour la modification de la directive. Enfin, il faut noter que le Conseil a apporté quelques modifications techniques à l'annexe A (normes d'essai détaillées) et à l'annexe B (modules d'évaluation de la conformité) afin de simplifier l'accès aux documents. A l'annexe C (organismes notifiés), il est précisé que ces organismes doivent satisfaire aux exigences des normes pertinentes de la série EN 45000 et être installés dans la Communauté. ?

## Équipements marins

---

La Commission est satisfaite du texte de la position commune qui permettra d'atteindre l'objectif visé. Elle approuve également le choix de la procédure de comité de type III a) compte tenu des aspects "sécurité" de la proposition et des précédents créés par d'autres directives dans le domaine de la sécurité maritime. ?

## Équipements marins

---

La commission des transports a décidé ce matin d'adopter la position commune du Conseil sur une directive relative aux équipements marins (procédure de coopération, deuxième lecture). Le rapporteur, M. Nikitas KAKLAMANIS, considère que cette directive constitue le premier texte législatif de l'UE sur la sécurité et l'efficacité des équipements marins. La directive poursuit un double objectif principal : renforcer la sécurité offerte par les navires reliant les ports de l'UE et, parallèlement, favoriser l'unification du marché intérieur grâce à la définition d'un niveau élevé et uniforme en matière de qualité et d'adéquation des matériels dotant les navires en question. Le rapporteur a cependant redéposé certains amendements de la première lecture, en particulier sur la garantie des contrôles de la sécurité des équipements effectués par des organismes indépendants et notifiés comme tels, sur les équipements de radiocommunications et sur le type de comité. ?

## Équipements marins

---

Le rapporteur, M. Kaklamanis (UPE, GR), a présenté à nouveau les amendements portant sur l'indépendance et le statut des organismes responsables de l'inspection des navires, sur la nécessité de disposer d'équipements de radiocommunications compatibles et sur la comitologie. Le commissaire, M. Kinnock, a déclaré qu'il accepterait l'amendement 1 car il évitera d'appliquer inutilement plusieurs dispositions semblables aux mêmes équipements de radiocommunications sans pour autant compromettre le niveau de sécurité. En revanche, il a demandé à l'Assemblée de reexaminer l'amendement 2, qui est superflu puisqu'il reproduit les dispositions de l'annexe C concernant les organismes responsables de l'inspection des navires. Enfin, il s'est prononcé contre l'amendement 3 sur la comitologie parce que toutes les mesures en matière de sécurité maritime sont établies par des comités de réglementation. ?

## Équipements marins

---

En adoptant le rapport de M. Nikitas KAKLAMANIS (RDE, GR), le Parlement européen a modifié la position commune du Conseil sur une

directive relative aux équipements marins. Le Parlement demande en particulier : - que les Etats membres veillent à ce que les organismes qu'ils désignent en tant qu'organismes notifiés offrent toutes les garanties d'indépendance par rapport aux fabricants ou aux fournisseurs des équipements qu'ils évaluent; - la suppression de la dérogation concernant les équipements de radiocommunications; - que la Commission soit assistée par un comité consultatif composé des représentants des Etats membres et présidé par le représentant de la Commission. ?

## Équipements marins

---

OBJECTIF : la directive a pour objet: a) d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des milieux marins en assurant l'application uniforme, à bord des navires communautaires, des dispositions des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI); b) d'assurer la libre circulation des équipements marins à l'intérieur de la Communauté. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins. CONTENU : la directive assurera la libre circulation des équipements marins au sein de la Communauté puisque les Etats membres ne pourront pas refuser la mise sur le marché communautaire ou l'embarquement d'équipements répondant aux prescriptions de la directive. La directive autorise l'installation de ces équipements à bord des navires sans essai ou évaluation supplémentaire, ce qui diminuera les coûts administratifs et de procédure que les fabricants doivent supporter pour homologuer les équipements. Ces équipements devront porter une marque distinctive afin d'indiquer leur conformité aux dispositions de la directive. Les Etats membres doivent veiller à ce que les organismes notifiés qui évaluent la conformité des équipements aux normes d'essai soient indépendants, efficaces et professionnellement aptes à exercer leurs tâches. Les Etats membres pourront, dans certains cas, prendre des mesures provisoires pour limiter ou interdire l'utilisation d'équipements portant la marque de conformité. Une procédure simplifiée impliquant un comité de type réglementaire est prévu pour modifier la directive. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 17/02/1997 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION : 01/01/1999 ?

## Équipements marins

---

MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 2002/75/CE de la Commission modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins. CONTENU : aux fins de la directive 96/98/CE, les conventions internationales, y compris la convention SOLAS de 1974, et les normes d'essais, ainsi que leurs modifications, sont celles et ceux en vigueur au 1er janvier 2001. Des amendements à la convention SOLAS et à d'autres conventions internationales, ainsi que de nouvelles normes d'essais, sont entrées en vigueur après le 1er janvier 2001 ou entreront en vigueur dans un proche avenir. Ces instruments ont introduit de nouvelles règles concernant les équipements qui doivent être mis à bord des navires. La directive 96/98/CE est donc modifiée en conséquence. ENTREE EN VIGUEUR : 23/09/2002. MISE EN OEUVRE : 23/03/2003.?