


Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2003/0180(COD) codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport et sécurité maritimes : changement de registre des navires de charge et à passagers dans la Communauté	
Sujet 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	PSE POIGNANT Bernard	10/09/2003
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil Transports, télécommunications et énergie	Réunion 2551	Date 05/12/2003
Commission européenne	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire	

Evénements clés			
05/08/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0478	Résumé
01/09/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/11/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
25/11/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0413/2003	
05/12/2003	Débat au Conseil	2551	
12/01/2004	Débat en plénière		
13/01/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0010/2004	Résumé
06/04/2004	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
21/04/2004	Signature de l'acte final		
21/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal		

Informations techniques	
Référence de procédure	2003/0180(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2003)0478	05/08/2003	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES1612/2003 JO C 080 30.03.2004, p. 0088-0091	10/11/2003	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0413/2003	25/11/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0010/2004 JO C 092 16.04.2004, p. 0019-0091 E	13/01/2004	EP	Résumé
Document de suivi		COM(2015)0195	08/05/2015	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2015)0101	08/05/2015	EC	

Informations complémentaires	
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final
Règlement 2004/789 JO L 138 30.04.2004, p. 0019-0023 Résumé

Transport et sécurité maritimes : changement de registre des navires de charge et à passagers dans la Communauté

OBJECTIF : actualiser, élargir et renforcer les règles gouvernant actuellement le changement de registre des navires dans l'UE en vue de contribuer à la réalisation des objectifs de la politique européenne des transports. **CONTENU** : la proposition de règlement vise essentiellement à renforcer certains aspects du régime établi par le règlement du Conseil 613/91/CEE à la lumière de l'expérience acquise lors de sa mise en oeuvre. Elle vise à réduire davantage les coûts et les démarches administratives auxquels doit faire face le secteur des transports maritimes en cas de changement de registre à l'intérieur de l'UE. Le nouveau règlement proposé remplacera les règles convenues en 1991. Il concilie les considérations relatives au marché intérieur - comme l'élimination des obstacles techniques au changement de registre des navires entre États membres - et les impératifs liés à la sécurité maritime. Il repose sur le principe de la reconnaissance, au niveau européen, du caractère approprié des normes de sécurité inscrites dans les conventions de l'OMI. Ses principaux objectifs sont les suivants: - étendre aux navires à passagers la possibilité de changer librement de registre. Jusqu'ici, seuls les navires de charge bénéficient de cette possibilité. Toutefois, au cours de ces dernières années, le régime international applicable aux navires à passagers a été affiné et il a été établi un régime technique européen entièrement harmonisé pour les navires à passagers construits le 1er juillet 1998 ou après cette date. La Commission propose dès lors d'étendre la possibilité de changer librement de régime à tous les navires à passagers construits le 1er juillet 1998 ou après cette date ou construits avant cette date mais conformes aux exigences internationales; - assurer une meilleure coordination entre le régime concernant le registre et les autres instruments de l'UE en matière de sécurité maritime, comme la directive sur les sociétés de classification, la directive relative aux équipements marins et la directive concernant le contrôle par l'État du port; - renforcer la coopération entre les administrations maritimes nationales. À l'heure actuelle, seuls les navires qui sont en service actif sous le pavillon d'un État membre depuis au moins six mois peuvent être transférés vers le registre d'un autre État membre. La Commission propose de remplacer cette règle

par une disposition prévoyant que l'administration maritime du registre cédant doit informer celle du registre d'accueil des éventuelles améliorations qu'elle a exigées pour immatriculer le navire ou renouveler ses certificats et des retards dans l'exécution des visites. Elle doit également lui fournir l'ensemble du dossier du navire.?

Transport et sécurité maritimes : changement de registre des navires de charge et à passagers dans la Communauté

La commission a adopté le rapport de M. Bernard POIGNANT (PSE, F) qui approuve la proposition en 1ère lecture de la procédure de codécision, sous réserve de quelques amendements : - en vue d'une meilleure identification, les navires enregistrés dans un État membre devraient intégrer, dans un angle de leur pavillon, la marque distinctive européenne; - afin de garantir un contrôle adéquat du Parlement et du Conseil, la Commission devrait leur faire rapport, dans 4 ans, sur l'application du règlement, en se fondant notamment sur les rapports transmis par les États membres. Dans son rapport, la Commission devrait évaluer l'opportunité d'une révision du règlement.?

Transport et sécurité maritimes : changement de registre des navires de charge et à passagers dans la Communauté

En adoptant le rapport de M. Bernard POIGNANT (PSE, F), une majorité de parlementaires s'est opposée à la proposition visant à ce que l'emblème de l'Union européenne figure sur un coin du drapeau des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne. Deux amendements en ce sens, adoptés précédemment par la commission des transports, ont été rejetés en plénière, respectivement par 369 voix contre, 137 pour et 6 abstentions, et par 458 voix contre, 44 pour et 5 abstentions. La proposition d'intégrer les étoiles de l'Union européenne sur le drapeau national avait déjà rencontré une forte opposition dans certains États membres, en particulier le Royaume-Uni. Les parlementaires, cependant, ont approuvé la proposition de la Commission de mettre à jour, d'élargir et de renforcer les règles actuelles sur les transferts de navires du registre d'un État européen à un autre. Il sera maintenant plus facile aux navires de passer du registre d'un État européen à un autre. Le Parlement a également adopté une série d'amendements plus techniques visant à préciser l'objectif de la directive ainsi que les définitions de certains termes tels que "conventions", "prescriptions" et "certificat". Le Parlement estime les navires qui ont été consignés plus d'une fois suite à une inspection dans le port, au cours des trois années précédant la demande d'immatriculation, ne devraient pas pouvoir bénéficier du régime simplifié de changement de registre à l'intérieur de la Communauté. En outre, le règlement ne devrait pas s'appliquer : - aux navires livrés après achèvement des travaux de construction qui ne sont pas porteurs de certificats non provisoires en cours de validité délivrés par l'État membre du registre cédant; - aux navires de guerre ou destinés au transport de troupes, ni aux autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales; - aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, aux navires en bois de construction primitive, aux yachts de plaisance utilisés à des fins non commerciales ni aux navires de pêche; - aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Afin de garantir un contrôle adéquat du Parlement et du Conseil, la Commission devrait leur faire rapport, au plus tard dans quatre ans, sur l'application du règlement, en se fondant notamment sur les rapports transmis par les États membres. Dans son rapport, la Commission devrait évaluer l'opportunité d'une révision du règlement.?

Transport et sécurité maritimes : changement de registre des navires de charge et à passagers dans la Communauté

OBJECTIF : éliminer les obstacles techniques au transfert de navires de charge et navires à passagers battant pavillon d'un État membre entre les registres des États membres tout en garantissant, en même temps, un niveau élevé de sécurité des navires et de protection de l'environnement, en conformité avec les conventions internationales. **ACTE LÉGISLATIF** : Règlement 789/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté et abrogeant le règlement 613/91/CEE du Conseil. **CONTENU** : Le règlement actualise et révisé le règlement arrêté en 1991 en introduisant des modifications qui s'articulent autour de trois axes: 1) extension du champ d'application du règlement aux navires à passagers : le règlement est applicable aux navires qui ont été construits à compter du 1er juillet 1998 ou qui, construits avant cette date, disposent d'un certificat prouvant qu'ils sont conformes aux exigences pertinentes fixées au niveau européen et par l'OMI (par exemple SOLAS). Le règlement ne s'applique pas: - aux navires livrés après achèvement des travaux de construction qui ne sont pas porteurs de certificats non provisoires en cours de validité délivrés par l'État membre du registre cédant; - aux navires auxquels l'accès aux ports des États membres a été refusé en vertu de la directive 95/21/CE au cours des trois années précédant la demande d'immatriculation, ni aux navires qui ont été consignés plus d'une fois au cours des trois années précédant la demande d'immatriculation, à la suite d'une inspection dans le port d'un État signataire du Memorandum d'entente de Paris de 1982 sur le contrôle par l'État du port; - aux navires de guerre ou destinés au transport de troupes, ni aux autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales; - aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, aux navires en bois de construction primitive, aux yachts de plaisance utilisés à des fins non commerciales, aux navires de pêche; - aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. 2) Coordination avec les autres instruments communautaires dans le domaine de la sécurité maritime : la réglementation européenne relative à la sécurité maritime s'est enrichie de nombreux instruments après 1991. Dans la mesure où cela est nécessaire, le nouveau règlement renvoie à ces instruments afin d'établir les liens appropriés entre les diverses composantes du régime édifié au niveau européen (par exemple les paquets Erika I et II). 3) Renforcement de la coopération entre les administrations maritimes nationales : aux termes du règlement 613/91, seuls les navires ayant navigué pendant au moins six mois sous le pavillon d'un État membre peuvent être transférés vers le registre d'un autre État membre. Le nouveau texte remplace cette clause par une disposition qui cadre mieux avec la pratique internationale. Il s'agit dès lors de renforcer la coopération entre les administrations maritimes concernées par le changement de registre des navires à l'intérieur de l'Union. Conformément aux nouvelles règles, l'administration maritime du registre cédant doit informer celle du registre d'accueil des éventuelles modifications qu'elle a exigées pour immatriculer le navire ou renouveler ses certificats et des retards dans l'exécution des visites. Elle doit également lui fournir l'ensemble du dossier du navire. Le changement de registre en sera facilité, de même que l'administration maritime du registre d'accueil pourra effectuer une éventuelle inspection dans des délais plus brefs. Les États membres transmettront à la Commission un rapport annuel succinct relatif à la mise en oeuvre du règlement. Au plus tard le 20 mai 2008, la Commission fera rapport au Parlement

européen et au Conseil sur son application, en se fondant notamment sur les rapports transmis par les États membres. Elle évaluera alors l'opportunité d'une révision du règlement. ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/05/2004.?

Transport et sécurité maritimes : changement de registre des navires de charge et à passagers dans la Communauté

La Commission a présenté un rapport sur la mise en uvre du règlement (CE) n° 789/2004 relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté.

Pour rappel, s'agissant du changement de registre, le mécanisme de base prévu par le règlement stipule qu'en principe, un État membre ne s'oppose pas, pour des raisons techniques découlant des trois grandes conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de leurs protocoles respectifs (SOLAS, MARPOL, la convention de Londres de 1969 sur le jaugeage et les codes connexes), à l'immatriculation d'un navire immatriculé dans un autre État membre si ce navire répond aux «prescriptions», est porteur de certificats en cours de validité et dispose d'équipements approuvés.

Le rapport note qu'il a eu, au cours de la période de référence (2006-2012), de nombreux changements de registre. Le [document de travail](#) des services de la Commission qui accompagne le rapport présente les statistiques relatives aux changements individuels de registre des navires (accueils et cessions) au cours de cette période.

Évaluation globale de la mise en uvre du règlement : sur la base des informations dont dispose la Commission, la mise en uvre du règlement ne semble poser aucun problème. La Commission passe en revue les questions suivantes :

Changement de registre d'un navire entre États membres de l'UE : les informations qui ont été transmises à la Commission n'ont pas révélé de difficultés dans ces changements de registre. Certains États membres ont toutefois souligné que des difficultés pourraient survenir dans les cas où les conventions laissent une certaine marge d'appréciation quant à leur interprétation.

Délivrance des certificats: la Commission a pris note du fait que la plupart des États membres n'ont pas signalé de difficulté particulière dans la délivrance des certificats en conformité avec le règlement.

Le refus de changement de registre et l'interprétation : l'absence générale de toute saisine de la Commission par les États membres ou de toute plainte des propriétaires de navires laisse penser que les États membres ont été en mesure de résoudre les problèmes rencontrés.

Lien éventuel avec la [directive 2009/21/CE](#) concernant le respect des obligations des États du pavillon : la Commission a demandé aux États membres de l'UE s'ils jugeaient utile de regrouper les deux actes en un seul instrument législatif. Les réponses n'étaient pas claires. La Commission pourrait envisager de consolider les instruments juridiques appropriés, sur la base d'une évaluation plus approfondie des avantages qu'une telle consolidation pourrait présenter.