





Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2005/0237A(COD) codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte</p> <p>Abrogation Directive 94/57/EC 1993/0518(SYN) Abrogation Directive 2001/105/EC 2000/0066(COD) Abrogation Directive 2002/84/EC 2000/0237(COD)</p> <p>Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	CODE Délégation PE au comité de conciliation		24/09/2008
		PPE-DE DE GRANDES PASCUAL Luis	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		28/03/2006
	PPE-DE DE GRANDES PASCUAL Luis		
	TRAN Transports et tourisme		24/06/2008
	PPE-DE DE GRANDES PASCUAL Luis		
	Commission pour avis précédente		
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2927	26/02/2009
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2908	27/11/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2875	06/06/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2835	29/11/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
14/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/02/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
20/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0070/2007	

24/04/2007	Débat en plénière		
25/04/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0150/2007	Résumé
19/06/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/09/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
23/09/2008	Débat en plénière		
24/09/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0447/2008	Résumé
27/11/2008	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
08/12/2008	Réunion formelle du Comité de conciliation		
03/02/2009	Décision finale du comité de conciliation		
26/02/2009	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
11/03/2009	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0105/2009	Résumé
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2005/0237A(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 94/57/EC 1993/0518(SYN) Abrogation Directive 2001/105/EC 2000/0066(COD) Abrogation Directive 2002/84/EC 2000/0237(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/6/67456

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2005)0587	23/11/2005	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1498	23/11/2005	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE378.538	06/11/2006	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0070/2007	20/03/2007	EP	

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0150/2007	25/04/2007	EP	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	08925/2008	08/05/2008	CSL	
Position du Conseil	05724/2/2008	06/06/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0370	11/06/2008	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE407.922	26/06/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0331/2008	08/09/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0447/2008	24/09/2008	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2008)0828	08/12/2008	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03719/2008	03/02/2009	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture	A6-0097/2009	25/02/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture	T6-0105/2009	11/03/2009	EP	Résumé
Projet d'acte final	03719/2008/LEX	23/04/2009	CSL	
Document de suivi	COM(2016)0047	05/02/2016	EC	Résumé

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2009/15](#)
[JO L 131 28.05.2009, p. 0047](#) Résumé

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0587: proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte).

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : dans la perspective de 3 objectifs intermédiaires, et une fois écarté le maintien du statu quo réglementaire, la Commission a considéré les options suivantes.

Objectif intermédiaire n° 1 : renforcement des contrôles.

1.1- Option 1: séparation de fonctions : la cause ultime des problèmes qui subsistent se trouve dans l'accumulation de fonctions par les organismes agréés. La première des options disponibles viserait donc à agir directement à ce niveau moyennant la séparation des fonctions de classification et d'inspection et de certification statutaires. L'objectif de la séparation de fonctions peut néanmoins être atteint par plusieurs voies qui sont autant de sous-options :

- Option 1a: reprise des tâches statutaires par les États membres, mettant de ce fait fin à la délégation actuelle ;
- Option 1b: tâches statutaires et de classification à effectuer par des inspecteurs différents du même organisme agréé dans les mêmes conditions que le régime actuel ;
- Option 1c : création de filiales séparées « classe » et « statutaire » au sein des organismes agréés ;
- Option 1d : tâches statutaires et de classification à effectuer par des organismes agréés différents.

1.2- Option 2: renforcement des systèmes de contrôle des organismes agréés : l'option 2 agirait en aval de l'option 1 en visant à rendre plus efficaces les instruments soutenant la bonne gestion des organismes agréés. Il s'agit de procéder à un important renforcement du système de contrôle auprès des organismes agréés par le biais de:

- davantage de transparence ;
- davantage de coopération entre les organismes agréés ;
- davantage d'indépendance du système de contrôle ;
- la mission spécifique d'assurer l'examen en continu des règlements, des procédés et des contrôles internes des organismes agréés et d'en guider l'amélioration.

Cette option viserait la création d'une structure d'évaluation et de certification de la qualité aux fonctions élargies, commune à l'ensemble d'organismes agréés et mise en place par eux-mêmes sur une base de pleine indépendance. Elle devrait disposer de tous les moyens nécessaires pour un travail en profondeur et en continu, et avoir l'autorité nécessaire pour imposer aux organismes agréés son interprétation des normes de qualité ainsi que pour proposer toute action correctrice tant individuelle que collective pour l'amélioration de la qualité de leur travail ? par exemple, en matière de gestion des risques.

Objectif intermédiaire n° 2: réforme de l'agrément limité : cette réforme n'aurait aucun impact économique, moyennant l'extension de sa validité à tout le territoire communautaire et le remplacement des critères quantitatifs actuels par des critères qualitatifs. En effet, elle ne change en rien la situation du marché car dans le système actuel l'agrément limité d'un organisme peut à tout moment être étendu aux États membres qui en font la demande.

Objectif intermédiaire n° 3 : mise à jour des critères d'agrément : la simplification et la mise à jour des critères d'agrément, qui n'entraîne pas de nouvelles obligations à la charge des organismes agréés, est par nature sans impact économique appréciable (sauf en ce qui concerne l'interdiction de l'utilisation d'inspecteurs non-exclusifs, dont l'impact reste toutefois modéré et se répartit sur toute la flotte classée par les organismes agréés).

CONCLUSION: l'option 2 s'avère celle qui combine un haut degré d'efficacité et de facilité de mise en œuvre avec le plus faible impact économique. Elle est compatible avec l'éventuelle suppression des inspecteurs non exclusifs, ce qui rapprocherait son impact de celui des autres options pour les armateurs et opérateurs communautaires.

IMPACTS

Option 1a : reprise des fonctions statutaires par les États membres, mettant fin à la délégation.

- Avantage : la reprise par les États membres des fonctions statutaires correspondrait pleinement avec leurs responsabilités de puissance publique et s'attaquerait directement à la racine du problème.
- Inconvénients : cela exigerait des États membres la mise en place d'une administration capable d'aller inspecter les navires là où ils se trouvent, ce qui ne pourrait pas se faire sans un coût considérable pour les budgets nationaux qui rend cette option peu réaliste.

Option 1b : tâches statutaires et de classification à effectuer par des inspecteurs différents du même organisme agréé.

- Avantage : facilité de mise en œuvre par les organismes agréés. Elle permettrait de procéder à la conversion des inspecteurs non exclusifs, en inspecteurs exclusifs à un coût négligeable.
- Inconvénients : l'efficacité d'une telle mesure serait limitée car les 2 inspecteurs dépendraient de la même hiérarchie. Les organismes concernés seraient obligés d'augmenter leurs effectifs car elles devraient être en mesure de respecter l'obligation de séparation à tout endroit.

Option 1c: création de filiales séparées « classe » et « statutaire » au sein des organismes agréés.

- Avantage : l'élément « hiérarchie commune » serait affaibli par rapport à l'option 1b, ce qui conférerait à cette démarche une plus grande efficacité.
- Inconvénients : cette option devrait s'avérer plus onéreuse tant en termes de couverture mondiale que par la réalisation d'inspections redondantes.

Option 1d : tâches statutaires et de classification à effectuer par des organismes agréés différents.

- Avantage : la séparation de fonctions serait claire car l'élément de hiérarchie commune disparaîtrait.
- Inconvénient: la mesure générerait probablement des coûts additionnels par inspections redondantes.

Option 2 : renforcement du système de contrôle des organismes agréés.

- Avantage : alors que toutes les variations de l'option 1 ne pourraient porter que sur les navires battant pavillon européen, l'option 2 contribuerait à améliorer la sécurité de toute la flotte classée par les organismes agréés sans distinction de pavillon, c'est-à-dire, la plupart de la flotte mondiale. Par ailleurs, son coût marginal et sans discrimination pour les armateurs européens s'ajoute à une efficacité élevée. Elle ne nécessiterait qu'une transition courte et aisée.
- Inconvénient : exigeant un haut degré de coopération de la part des organismes agréés, cette option exigerait un contrôle particulièrement attentif de la part de la Commission, y compris l'usage éventuel de son pouvoir de sanction, afin d'assurer que tous les éléments nécessaires à son bon fonctionnement soient réunis.

2- SUIVI : la Commission effectuera un suivi de la mise en œuvre de la directive dans les États membres. Sur un plan opérationnel, la Commission continuera à évaluer périodiquement les organismes agréés afin d'assurer qu'ils respectent leurs obligations découlant de la directive, notamment en ce qui concerne la mise en oeuvre des mesures préconisées dans la réforme de l'agrément communautaire.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

OBJECTIF : améliorer le cadre actuel de fonctionnement des sociétés de classification chargées d'inspecter les navires et d'en certifier la

sécurité et rendre plus efficace le système de sanctions de la mauvaise performance des sociétés de classification.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

La directive proposée vise à réformer le système actuel d'agrément de sociétés de classification par la Communauté, instauré par la directive 94/57/CE, et plus particulièrement à :

- 1) Renforcer les systèmes de contrôle des organismes agréés : il s'agit de la mise en place par les organismes agréés d'une structure commune d'évaluation et de certification de la qualité. Elle devra être indépendante et disposer de tous les moyens nécessaires pour un travail en profondeur et en continu, pouvant proposer des actions correctrices tant individuelles que collectives pour l'amélioration de la qualité du travail des organismes agréés. Il est en outre proposé d'étendre la coopération entre les organismes agréés en matière de compatibilité de leurs règlements techniques, d'interprétation des conventions internationales et d'application uniforme des uns et des autres ;
- 2) Unifier le double système actuel d'agrément ordinaire et limité : l'agrément communautaire ne sera plus une question de taille de l'organisme concerné, mais strictement de qualité et de performance en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
- 3) Simplifier et mieux structurer les critères d'agrément communautaire : la réforme proposée vise à améliorer la lisibilité des critères, tout en adaptant ceux qui s'avèrent difficiles d'application et en comblant certains vides : claire confirmation de la nécessité de compter avec un nombre d'inspecteurs proportionnel à la flotte classée - sans pour autant fixer un seuil prédéterminé pour l'octroi de l'agrément ; cessation de l'utilisation d'inspecteurs non exclusifs par les organismes agréés, que la directive permet toujours pour les tâches de classification ; exigence de personnalité juridique et de certification des comptes des organismes agréés ;
- 4) Réformer le système de sanctions : il s'agit de rendre plus efficace le système de sanctions de la mauvaise performance des sociétés de classification, en introduisant notamment un système graduel et proportionné de sanctions financières. Les sanctions financières doivent avant tout être proportionnées tant à la gravité de l'infraction qu'à la capacité économique de l'organisme concerné. A cet égard, la Commission considère suffisant que le législateur détermine les principes du système et établisse une limite absolue du montant total des amendes que l'on puisse infliger à un organisme agréé en situation d'infraction ;
- 5) Clarifier la portée ou faciliter l'application de certaines dispositions de la directive en ce qui concerne notamment les pouvoirs d'inspection de la Commission, la prise en compte de la structure juridique des organismes agréés et l'exclusion des aspects « sûreté ».

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

\$summary.text

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

En adoptant le rapport de Luis de GRANDES PASCUAL (PPE-DE, ES) en 1ère lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de directive établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (3^{ème} paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- afin de clarifier le rôle des organismes reconnus lorsqu'ils agissent au nom des États membres, un amendement précise que lorsqu'un organisme agréé, ses inspecteurs ou son personnel technique délivrent les certificats obligatoires au nom de l'administration, ils bénéficient des mêmes garanties et de la même protection juridiques que l'administration, y compris l'exercice de toutes actions de défense auxquelles l'administration et ses membres peuvent recourir dans le cadre de la délivrance desdits certificats ;
- alors que la proposition de la Commission prévoit que le montant maximal à verser par l'organisme agréé doit être au moins égal à 4 millions d'euros (en cas de sinistre maritime avec dommages corporels n'ayant pas entraîné de décès) et à 2 millions d'EUR (dommages matériels), le Parlement stipule que si le montant arrêté dans la décision de justice ou par règlement amiable est inférieur, c'est ce dernier montant qui doit prévaloir ;
- les députés ont aussi abaissé le montant des amendes et astreintes : leur montant cumulé ne devrait pas dépasser 5% (10% selon la Commission) du chiffre d'affaires total de l'organisme agréé au cours de l'exercice précédent ;
- le Parlement demande que les États membres, conjointement avec les organismes agréés, mettent en place un « comité d'évaluation » dans un délai de 18 mois après l'entrée en vigueur de la directive. Ce comité aurait pour mission d'assurer la conformité des organismes aux standards de qualité ISO 9001. Le comité devrait être doté des compétences nécessaires lui permettant d'agir de manière indépendante ;
- trois ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission devra présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport fondé sur une étude indépendante et portant sur les avancées accomplies en matière d'harmonisation des règles et des réglementations ainsi que de reconnaissance mutuelle. En cas de non-respect de la part des organismes agréés des dispositions de l'article 20, paragraphe 1, la Commission propose au Parlement européen et au Conseil toutes mesures nécessaires ;
- il convient enfin d'habiliter la Commission à modifier la directive afin d'y appliquer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents, de mettre à jour les critères visés à l'annexe I et d'adopter les critères permettant de mesurer la performance des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution, au moyen de la nouvelle procédure de comitologie (procédure de réglementation avec contrôle).

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

La position commune du Conseil adoptée à l'unanimité reprend, en totalité ou en partie, 14 amendements proposés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture. Les autres amendements du Parlement européen (14 au total) ont été rejetés par le Conseil.

La principale question soulevée lors des discussions au Conseil est la forme de l'acte législatif proposé par la Commission. Dans son accord politique, le Conseil a décidé de scinder le texte en deux instruments distincts, une directive et un règlement.

En ce qui concerne la directive, le Conseil est parvenu à s'entendre sur la quasi totalité des éléments essentiels de la proposition de la Commission concernant les relations des États membres avec les organismes habilités à procéder à l'inspection, à la visite et à la certification des navires. Les dispositions y relatives ne comportent que peu de changements par rapport aux dispositions correspondantes de la directive 94/57/CE actuellement en vigueur.

Les modifications apportées au texte par le Conseil ont été dictées par des raisons d'ordre rédactionnel ou terminologique ou portent sur les questions suivantes:

- tout d'abord, conformément au régime communautaire en vigueur, en vertu duquel les États membres peuvent déléguer les prérogatives en matière d'inspection de navires et de délivrance de certificats dont ils sont les titulaires conformément aux conventions internationales applicables, le Conseil estime que, si un État membre ne souhaite plus habiliter un organisme agréé à agir en son nom, c'est à l'État membre concerné qu'il appartient de procéder à la suspension ou au retrait de l'habilitation. Le texte de la position commune ne prévoit aucune procédure à cet effet, si ce n'est l'obligation d'informer sans délai la Commission et les autres États membres de la suspension ou du retrait et de motiver une telle décision ;

- en second lieu, conformément à la décision « comitologie » dans sa version révisée, le Conseil introduit dans sa position commune une référence à la procédure de réglementation avec contrôle en vue de l'adaptation de la directive aux modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions internationaux ;

- enfin, la position commune précise le délai dans lequel la Commission rend compte de l'état de la mise en oeuvre de la directive par les États membres et dispose qu'elle y procède tous les deux ans.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

La Commission accepte la division de la proposition en un projet de directive et un projet de règlement dans la mesure où a) elle demeure une opération formelle pleinement respectueuse de la substance de sa proposition; et b) elle peut contribuer à une plus grande sécurité juridique dans le chef des organismes concernés.

S'agissant de la directive, la Commission peut soutenir la modification apportée par le Conseil qui vise à la suppression de la clause de sauvegarde de l'article 8.1, laquelle ne porte pas atteinte à son droit d'initiative. La Commission a également rappelé sa position concernant l'établissement par les États membres de tableaux de concordance entre les mesures de transposition prises par les États membres et les dispositions de la directive, dans l'intérêt des citoyens, de « mieux légiférer » et de la transparence. Malgré la suppression de cette obligation à l'article 14, la Commission n'a pas fait obstacle à l'accord du Conseil. Elle s'attend toutefois à ce que cette question à caractère horizontal soit examinée conjointement par les institutions.

La Commission et le Conseil partagent l'avis selon lequel le système que la Communauté est en train de développer pourrait utilement servir de modèle à échelle internationale, ce qui rejoint la préoccupation exprimée par le Parlement européen quant à la nécessité de bien articuler les systèmes international et communautaire. La Commission et les États membres sont prêts à inciter l'Organisation maritime internationale (OMI) à travailler sur l'élaboration d'un code assurant un niveau de qualité élevé, au niveau mondial, dans le travail des sociétés de classification. Le Conseil et la Commission ont par conséquent souscrit une déclaration conjointe en ce sens.

En conclusion, la Commission estime que la position commune du Conseil répond pleinement aux préoccupations qui l'ont amené à soumettre sa proposition de refonte de la Directive 94/57/CE, et retient l'essentiel des mesures qu'elle a préconisées lesquelles, suite à la division de l'acte en un projet de directive et un projet de règlement, sont principalement reprises dans celui-ci. En outre, la position commune reprend la quasi totalité des amendements du Parlement européen que la Commission a été en mesure d'accepter en tout ou en partie. La Commission accepte par conséquent la position commune qui constitue une bonne base d'entente avec le Parlement européen en 2^{ème} lecture.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de M. Luis de GRANDES PASCUAL (PPE-DE, ES), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte).

La commission parlementaire accepte la division de la proposition en un projet de directive et un projet de règlement. Elle estime par ailleurs indispensable de traiter l'ensemble des propositions qui constituent le « paquet Erika III » comme un tout, dont les éléments sont en interrelation, afin d'éviter des incohérences.

Les principaux amendements adoptés visent essentiellement à rétablir la position du Parlement en 1^{ère} lecture :

Organismes agréés : les députés estiment qu'il convient d'utiliser la dénomination d'« organismes agréés » dans tout le texte de la directive (en lieu et place de « sociétés de classification »).

Objet : il est précisé que la directive a pour objet de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, en vertu des conventions internationales.

Définitions : la définition de « conventions internationales » devrait inclure la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 69), la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78), la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72). Par « administration », il faut entendre les autorités compétentes de l'État membre du pavillon du navire, y compris les administrations, les agences et les organismes, chargés de la mise en œuvre des dispositions des conventions de l'OMI relatives à l'État du pavillon.

Responsabilité et obligations des États membres : ces derniers devront appliquer les dispositions du code de l'État du pavillon. Ils devront également : prendre les mesures nécessaires afin que soit réalisé un audit indépendant de leur administration au moins une fois tous les cinq ans; prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption prévus par les conventions internationales.

Obligations des États du pavillon : avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné devra prendre les mesures voulues pour s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et réglementations internationales applicables. En particulier, il vérifiera, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité en consultant, si nécessaire, l'administration de l'État du pavillon.

Informations : les États membres devraient veiller à ce que, au minimum, certaines informations concernant les navires battant leur pavillon soient facilement accessibles à l'administration par des moyens informatiques (ex : caractéristiques du navire ; dates des visites effectuées ; identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire; identité de l'autorité qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et dates des inspections; résultat des inspections menées ; informations concernant les accidents; identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des 12 derniers mois).

Gestion de la qualité : dans le cadre de son système de gestion de la qualité, chaque État membre devra évaluer constamment ses performances en tant qu'État du pavillon. Les évaluations effectuées couvriront, sur une période de 36 mois, tous les aspects du système de gestion de la qualité pour ce qui concerne les activités opérationnelles de l'administration. Les députés ont précisé les indicateurs communs minimum sur la base desquels les évaluations devraient être faites.

Rapport : avant la fin de 2010, la Commission devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport examinant la possibilité d'établir un mémorandum d'entente sur les obligations de l'État du pavillon en matière de contrôle, afin de garantir l'égalité de traitement entre les États du pavillon qui se sont engagés à mettre en œuvre de manière obligatoire le code de l'État du pavillon et qui ont accepté de se soumettre à des audits conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 1^{er} décembre 2005.

Rôle des organismes reconnus : un amendement précise que lorsqu'un organisme agréé, ses inspecteurs ou son personnel technique délivrent les certificats obligatoires au nom de l'administration, ils bénéficient des mêmes garanties et de la même protection juridiques que l'administration, y compris l'exercice de toutes actions de défense auxquelles l'administration et ses membres peuvent recourir dans le cadre de la délivrance desdits certificats.

Montant maximal à verser: alors que la position commune prévoit que le montant maximal à verser par l'organisme agréé doit être au moins égal à 4 millions d'euros (en cas de sinistre maritime avec dommages corporels n'ayant pas entraîné de décès) et à 2 millions d'EUR (dommages matériels), la commission parlementaire stipule que si le montant arrêté dans la décision de justice ou par règlement amiable est inférieur, c'est ce dernier montant qui doit prévaloir.

Suspension d'autorisation : les États membres auront la possibilité de suspendre l'autorisation accordée à un organisme agréé pour des motifs de danger grave pesant sur la sécurité ou sur l'environnement. Selon les députés, la Commission doit décider rapidement, conformément à la procédure de comitologie, s'il est opportun d'annuler une mesure nationale de cette nature.

Transposition : celle-ci devrait intervenir 18 mois (au lieu de 24 mois) après la date d'entrée en vigueur de la directive.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

Le Parlement européen a adopté par 638 voix pour, 21 voix contre et 9 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte).

La recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Luis de GRANDES PASCUAL (PPE-DE, ES), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements visent essentiellement à rétablir la position adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture :

Organismes agréés : les députés estiment qu'il convient d'utiliser la dénomination d'« organismes agréés » dans tout le texte de la directive (en lieu et place de « sociétés de classification »).

Objet : il est précisé que la directive a pour objet de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, en vertu des conventions internationales.

Définitions : la définition de « conventions internationales » devrait inclure la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 69), la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78), la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72). Par « administration », il faut entendre les autorités compétentes de l'État membre du pavillon du navire, y compris les administrations, les agences et les organismes, chargés de la mise en œuvre des dispositions des conventions de l'OMI relatives à l'État du pavillon.

Responsabilité et obligations des États membres : ces derniers devront : a) appliquer les dispositions du code de l'État du pavillon ; b) prendre les mesures nécessaires afin que soit réalisé un audit indépendant de leur administration au moins une fois tous les cinq ans, conformément aux règles de l'OMI ; c) prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption prévus par les conventions internationales.

Obligations des États du pavillon : un nouvel article stipule qu'avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné doit prendre les mesures voulues pour s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et réglementations internationales applicables. En particulier, il doit vérifier, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité en consultant, si nécessaire, l'administration de l'État du pavillon. Chaque fois qu'un État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment le pavillon d'un État membre, cet État membre doit fournir rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

Informations : les États membres devraient veiller à ce que, au minimum, certaines informations concernant les navires battant leur pavillon soient directement contrôlées par une autorité publique et soient facilement accessibles à l'administration par des moyens informatiques (ex : caractéristiques du navire ; dates des visites effectuées ; identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire ; identité de l'autorité qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et dates des inspections ; résultat des inspections menées ; informations concernant les accidents ; identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des 12 derniers mois).

Gestion de la qualité : dans le cadre de son système de gestion de la qualité, chaque État membre devrait évaluer constamment ses performances en tant qu'État du pavillon. Les évaluations effectuées devraient couvrir, sur une période de 36 mois, tous les aspects du système de gestion de la qualité pour ce qui concerne les activités opérationnelles de l'administration. L'évaluation devrait comprendre au minimum les indicateurs de performance suivants : i) taux d'immobilisation dans le cadre du contrôle par l'État du port ; ii) résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon ; et iii) indicateurs nécessaires pour déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives sont adéquats pour permettre le respect des obligations de l'État du pavillon. Le système de gestion de la qualité devrait être établi et certifié dans un délai de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la directive.

Rapport : avant la fin de 2010, la Commission devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport examinant la possibilité d'établir un mémorandum d'entente sur les obligations de l'État du pavillon en matière de contrôle, afin de garantir l'égalité de traitement entre les États du pavillon qui se sont engagés à mettre en œuvre de manière obligatoire le code de l'État du pavillon et qui ont accepté de se soumettre à des audits conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 1er décembre 2005.

Rôle des organismes reconnus : un amendement précise que lorsqu'un organisme agréé, ses inspecteurs ou son personnel technique délivrent les certificats obligatoires au nom de l'administration, ils bénéficient des mêmes garanties et de la même protection juridiques que l'administration, y compris l'exercice de toutes actions de défense auxquelles l'administration et ses membres peuvent recourir dans le cadre de la délivrance desdits certificats.

Montant maximal à verser : alors que la position commune prévoit que le montant maximal à verser par l'organisme agréé doit être au moins égal à 4 millions d'euros (en cas d'accident maritime avec dommages corporels n'ayant pas entraîné de décès) et à 2 millions d'EUR (dommages matériels), le Parlement stipule que si le montant arrêté dans la décision de justice ou par règlement amiable est inférieur, c'est ce dernier montant qui doit prévaloir.

Suspension d'autorisation : les États membres auront la possibilité de suspendre l'autorisation accordée à un organisme agréé pour des motifs de danger grave pesant sur la sécurité ou sur l'environnement. Selon les députés, la Commission doit décider rapidement, conformément à la procédure de comitologie, s'il est opportun d'annuler une mesure nationale de cette nature. Si la décision n'est pas justifiée, elle demandera à l'État membre de retirer la suspension. Lorsque cette décision est justifiée, la Commission demandera à l'État membre d'accorder une nouvelle autorisation à un autre organisme agréé, pour remplacer celle qui a été suspendue.

Transposition : celle-ci devrait intervenir 18 mois (au lieu de 24 mois) après la date d'entrée en vigueur de la directive.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

La Commission accepte dans leur intégralité un certain nombre d'amendements à la position commune, adoptés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture. Elle accepte partiellement un amendement et, dans leur principe, 3 amendements étant donné qu'ils intègrent des éléments provenant de sa proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon. Toutefois, ces amendements introduisent des définitions qui ne devraient s'appliquer qu'aux dispositions relatives aux obligations des États du pavillon.

La Commission note que le Conseil a dégagé un accord politique concernant sa proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon. L'accord politique concerne l'objet d'un certain nombre d'amendements de sorte que ces amendements ne sont plus nécessaires dans la perspective de la procédure de conciliation.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

Le Parlement européen a adopté par 665 voix pour, 19 voix contre et 4 abstentions, en troisième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant le projet commun de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte), issu de l'accord intervenu au sein du comité de conciliation entre la délégation du Parlement européen et le Conseil.

Pour les détails de l'accord, se reporter au résumé daté du 08/12/2008.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

OBJECTIF : réformer le système actuel d'agrément par la Communauté des organismes devant être chargés par les États membres d'inspecter et de certifier la sécurité des navires au titre des conventions internationales (refonte).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement européen sur le troisième paquet sur la sécurité maritime, la présente directive vise à refondre les modifications successives apportées à la directive 94/57/CE établissant les règles et normes communes concernant les organismes qui inspectent les navires et leur délivrent les certificats, les « organismes agréés ». En outre, certaines dispositions de la directive existante sont modifiées aux fins de :

- renforcer les systèmes de contrôle des organismes agréés, moyennant l'instauration d'un organisme de certification de leurs systèmes de gestion de la qualité, commun auxdits organismes mais doté d'indépendance;
- unifier le double système actuel d'agrément ordinaire et limité: l'agrément sera désormais à octroyer uniquement en fonction de la qualité de service et de la bonne performance des organismes concernés et par conséquent sans distinctions basées sur leur taille;
- simplifier et mieux structurer les critères d'agrément communautaire, les rendant plus exigeants;
- réformer le système de sanctions, lequel ne prévoit actuellement que la suspension ou le retrait de l'agrément. La directive introduit un système de sanctions financières, plus graduelles et plus efficaces, tout en maintenant la possibilité du retrait dans les cas les plus graves;
- introduire la reconnaissance mutuelle des certificats de classification entre organismes agréés (certificats de conformité aux règlements techniques propres de ces organismes), notamment en matière d'équipements marins, lorsqu'ils sont délivrés sur la base de normes techniques équivalentes.

La décision du Conseil de scinder la proposition initiale de la Commission en deux instruments distincts, une directive et un règlement, a été soutenue par le Parlement européen.

La présente directive comprend les dispositions destinées aux États membres concernant leurs relations avec les organismes agréés. Au stade de la conciliation ont notamment été réglées les questions concernant :

- la protection juridictionnelle des organismes agréés: un nouveau considérant précise que lorsqu'un organisme agréé, ses inspecteurs ou son personnel technique délivrent les certificats requis au nom de l'administration, les États membres devraient envisager de leur permettre, pour ce qui concerne ces activités déléguées, de bénéficier de garanties juridiques et d'une protection juridictionnelle proportionnelles, y compris l'exercice de toute action de défense appropriée, mais à l'exclusion de l'immunité, qui est une prérogative que seuls les États membres peuvent invoquer, en tant que droit souverain indissociable, et qui ne peut donc être déléguée ;
- le retrait ou refus d'agrément: la procédure par laquelle un État membre peut refuser ou retirer l'habilitation d'un organisme agréé a été précisée.

La directive s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également [COD/2005/0236](#), [COD/2005/0238](#), [COD/2005/0239](#), [COD/2005/0240](#), [COD/2005/0241](#) et [COD/2005/0242](#)).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/06/2009.

TRANSPOSITION : 17/06/2011.

Règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Refonte

La Commission a présenté un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du [règlement \(CE\) n° 391/2009](#) et de la directive 2009/15/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Le règlement et la directive constituent un ensemble cohérent de dispositions législatives, formant l'encadrement réglementaire des organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

La directive régit les relations entre les États membres, en tant qu'États du pavillon, et l'organisme ou les organismes agréés qu'ils autorisent à effectuer, en leur nom, des tâches en vue de la certification réglementaire des navires battant leur pavillon.

Transposition de la directive 2009/15/CE : les États membres devaient avoir achevé la transposition de la directive au plus tard le 17 juin 2011. La Commission a évalué le degré de complétude de la transposition de la directive par les États membres et l'a jugée globalement satisfaisante.

Relations de travail entre les États membres et les organismes agréés : la directive prévoit que les États membres qui décident d'habiliter un organisme agréé établissent une «relation de travail» avec l'organisme en question, sous la forme d'un accord officiel écrit ou moyennant des dispositions légales équivalentes.

Tous les États membres qui ont eu recours à un ou plusieurs organismes agréés ont fourni les informations requises au sujet de leur relation de travail, y compris les modifications ou les mises à jour éventuelles. La Commission a vérifié la conformité de ces accords.

Tous les États membres sauf un ont conclu des accords avec un ou plusieurs organismes agréés. Le nombre d'accords conclus par chaque État membre varie de un à dix, avec une moyenne de six organismes agréés habilités par État membre.

Le nombre d'accords conclus par des organismes agréés de l'UE avec des États membres varie de un à vingt-cinq, avec une moyenne de quatorze accords par organisme agréé.

La directive prévoit en outre qu'un État membre peut suspendre ou retirer l'autorisation d'un organisme agréé s'il estime que celui-ci ne peut plus être habilité à accomplir, en son nom, les tâches telles que l'inspection, les enquêtes et/ou la délivrance de certificat réglementaire. Dans ce cas, l'État membre informe sans délai la Commission et les autres États membres de sa décision et la motive. La Commission n'a enregistré aucune notification de ce type depuis l'entrée en vigueur de la directive.

Surveillance des organismes agréés par les États membres : la directive prévoit que chaque État membre contrôle, au minimum selon une périodicité bisannuelle, chaque organisme agréé agissant en son nom et communique les résultats de cette surveillance à la Commission et aux autres États membres.

Le rapport constate que d'une manière générale, les États membres se sont acquittés de cette obligation et ont transmis, comme demandé, leur rapport de surveillance à la Commission. Du fait que l'exhaustivité et la qualité des rapports varient considérablement d'un État membre à l'autre, la Commission a entamé des discussions avec les États membres en vue de convenir d'une liste d'éléments devant au minimum figurer dans les rapports.

En vertu de la directive, les États membres sont tenus de signaler à la Commission et aux autres États membres les cas de navires qui constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou qui témoignent d'un comportement particulièrement négligent de la part des organismes agréés. À ce jour, la Commission n'a enregistré aucune notification de ce type de la part des États membres.

En conclusion, la Commission estime que la mise en œuvre de la directive 2009/15/CE et du règlement (CE) n° 391/2009 a progressé de façon concrète depuis 2009, grâce aux efforts conjugués et à la coopération des États membres, de la Commission et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Presque toutes les dispositions du règlement et de la directive ont été mises en œuvre comme prévu, ce qui signifie que les activités, mécanismes, dispositifs et arrangements de travail divers sont à présent en place et en fonctionnement.

La Commission estime qu'il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de cette réglementation et que la priorité doit être donnée à la poursuite de la mise en œuvre du cadre législatif existant.