



Procedure file

Informations de base	
SYN - Procédure de coopération (historique)	1993/0518(SYN)
Procédure terminée	
Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires	
Modification 2000/0066(COD)	
Modification 2000/0237(COD)	
Abrogation 2005/0237A(COD)	
Abrogation 2005/0237B(COD)	
Sujet	
3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		26/07/1994
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	RDE KAKLAMANIS Nikitas	
	Transports, télécommunications et énergie	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	1803	22/11/1994
	Transports, télécommunications et énergie	1782	19/09/1994
		1768	13/06/1994

Événements clés			
19/05/1993	Publication de la proposition législative	COM(1993)0218	Résumé
21/06/1993	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
16/02/1994	Vote en commission		Résumé
16/02/1994	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A3-0082/1994	
08/03/1994	Débat en plénière		Résumé
09/03/1994	Décision du Parlement	T3-0140/1994	Résumé
06/04/1994	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1994)0111	Résumé
19/09/1994	Publication de la position du Conseil	08196/1994	Résumé
28/09/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
25/10/1994	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
25/10/1994	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0039/1994	
15/11/1994	Débat en plénière		
16/11/1994	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0107/1994	Résumé

22/11/1994	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
22/11/1994	Fin de la procédure au Parlement		
12/12/1994	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1993/0518(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification 2000/0066(COD) Modification 2000/0237(COD) Abrogation 2005/0237A(COD) Abrogation 2005/0237B(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 084-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/05957

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1993)0218 JO C 167 18.06.1993, p. 0013	19/05/1993	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES1160/1993 JO C 034 02.02.1994, p. 0014	24/11/1993	ESC	Résumé
Amendements déposés en commission		PE207.184/AM	04/02/1994	EP	
Projet de rapport de la commission		PE207.184	04/02/1994	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A3-0082/1994 JO C 077 14.03.1994, p. 0002	16/02/1994	EP	
Avis de la commission	ECON	PE208.102/DEF	17/02/1994	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE208.091/DEF	23/02/1994	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T3-0140/1994 JO C 091 28.03.1994, p. 0042-0099	09/03/1994	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1994)0111 JO C 124 05.05.1994, p. 0005	06/04/1994	EC	Résumé
Position du Conseil		08196/1994 JO C 301 27.10.1994, p. 0075	19/09/1994	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1994)1497	26/09/1994	EC	
Projet de rapport de la commission		PE209.908	28/09/1994	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0039/1994 JO C 341 05.12.1994, p. 0005	25/10/1994	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0107/1994 JO C 341 05.12.1994, p. 0063-0069	16/11/1994	EP	Résumé

Acte final

[Directive 1994/57](#)[JO L 319 12.12.1994, p. 0020](#) Résumé

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Cette proposition de directive vise à définir les critères auxquels doivent satisfaire les sociétés de classification des navires et autres organismes privés agissant pour le compte des administrations nationales des Etats membres et, partant, d'assurer que les organismes habilités à effectuer la surveillance et la certification, ou encore les organismes vers lesquels les Etats membres entendent se tourner pour effectuer ces tâches, sont suffisamment compétents, fiables et aptes à assurer un contrôle adéquat de la conformité des navires qu'ils classent avec les normes de sécurité et de protection de l'environnement. La liste des critères a été établie compte tenu des normes fixées par l'Association Internationale des Sociétés de Classification (IACS), et des critères fixés dans les normes EN 45005 (organismes habilités à effectuer l'inspection) et EN 29001 de la normalisation européenne (CEN). Ils imposent notamment aux organismes concernés: -de maintenir un système-qualité documenté; -de s'appuyer sur un personnel technique hautement qualifié; -de disposer de bureaux d'inspection locaux assurant une couverture mondiale et d'un registre de classification portant sur un nombre de navires ou un tonnage minimum; -de montrer une volonté de coopération avec les autorités chargées du contrôle par l'Etat du port. La proposition préconise en outre un système de convention entre les Etats membres et les sociétés de classification, énonçant les règles et les fonctions spécifiques assumées par les organismes, que les Etats membres contrôleront périodiquement. Enfin, vis-à-vis des pays tiers, la proposition établit le principe selon lequel les Etats membres agissant en qualité d'Etat du port s'assurent que les navires admis à battre le pavillon de pays tiers ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que les navires opérant sous pavillon d'un Etat membre.?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Le Comité soutient dans les grandes lignes la proposition de directive, qui constitue un maillon significatif des propositions de la Commission visant à améliorer la sécurité maritime. Il faut que tous les Etats membres soient convaincus du caractère adéquat des critères et des procédures d'agrément. Il est important que l'obligation de reconnaissance mutuelle ne mène pas à une réduction quelconque des normes actuellement imposées par les Etats membres. Dans ce contexte, les procédures prévues à l'article 6 devraient également faire partie du processus de reconnaissance mutuelle. La Commission devra revoir les éléments quantitatifs des critères d'agrément à la lumière de la décision du comité de la sécurité maritime de l'OMI qui prévoit de laisser de côté ces éléments. La Commission et le Conseil devront s'assurer que, sans ces éléments, les critères contiennent des éléments suffisants pour garantir un jugement objectif. Le Comité attache une importance considérable au rôle de coordination proposé pour la Commission, laquelle sera assistée d'un comité consultatif composé d'experts. Le Comité souscrit aux dispositions de l'article 11, en vertu desquelles les certificats de conformité délivrés par des sociétés de classification non agréées à des navires battant le pavillon d'un pays tiers relèvent du contrôle par l'Etat du port dans les ports de la Communauté. L'avis a été adopté à l'unanimité.?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

La commission des transports a adopté le rapport de M. LALOR (I, RDE) sur la proposition de directive du Conseil présentée par la Commission européenne. M. LALOR a rappelé que son rapport était largement justifié: de 1975 à 1991, une moyenne de 380 navires par an ont été impliqués dans des accidents survenus à et dans le monde. Depuis 1986, ce nombre a fluctué autour d'une moyenne de 230 navires par an avec un chiffre record de 258 en 1991 et, par conséquent, un grand nombre de décès (1204). En 1991, 74 % des navires impliqués dans les accidents avaient plus de 15 ans. Toutefois, l'âge ne pose pas forcément de problème si les navires sont construits, exploités et entretenus conformément aux normes internationales. Compte tenu du manque d'infrastructure technique et d'expertise, de nombreux États de pavillon sont incapables de réaliser des inspections adéquates et régulières pour garantir que les navires battant leur pavillon respectent les normes requises en matière de sécurité et de protection de l'environnement. M. LALOR, tout comme la commission, ont accueilli favorablement la proposition de directive en raison du fait qu'elle incorpore désormais des critères à satisfaire pour ce qui concerne la coque, les machines et les installations électriques et de contrôle, qui sont des éléments fondamentaux pour la navigabilité d'un navire et qui ne sont pas suffisamment couverts par les conventions internationales. Le rapporteur a déclaré: "Une directive assure une mise en oeuvre plus uniforme des règles et est toujours meilleure qu'une approche individuelle des États membres". Enfin, le rapporteur a également jugé qu'il était souhaitable que la Commission européenne dresse une liste de sociétés de classification reconnues de sorte que les armateurs sachent à qui ils ont affaire. C'est, entre autres, pour cette raison que la commission a adopté les amendements du rapporteur, qui sont destinés, d'une part, à clarifier les définitions utilisées et/ou à les rendre plus rigoureuses et, d'autre part, à souligner la nécessité de réglementations strictes. ?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Depuis quelques années, les côtes de la Communauté ont été polluées par le déversement de pétrole et de produits toxiques dus à de nombreux accidents. Tout le monde se souvient du Braer, du Mer Egée, de l'Amoco Cadix, de l'Exxon Valdez, du Mont Louis, du Western Winner, du Kirki... Rien que l'année dernière, 592 navires ont été perdus et cela sans compter les ferries qui ont fait naufrage... Face à une

telle situation, le rapporteur insiste pour que soient augmentés les contrôles dans les ports côtiers afin de protéger l'environnement. Il demande que l'on supprime l'autorisation aux navires défectueux de quitter les ports. Il exige que les réparations soient faites soit dans le port d'accueil soit dans le port d'attache. Il demande l'abandon de la pratique de recourir à des équipages originaires du tiers-monde dépourvus de certificat et sans formation aux dépens de marins européens qualifiés. Entre 1975 et 1991, 380 bateaux environ ont été par an impliqués dans des accidents. Depuis 1986, ce nombre a fluctué autour d'une moyenne de 230 bateaux par an. Ces accidents ont entraîné un nombre important de décès. Si le rapporteur, M. Paddy LALOR (RDE, Ir.) approuve la proposition de directive de la Commission qui établit les dispositions à mettre en oeuvre par les Etats membres et les organismes de contrôle afin d'assurer le respect des conventions internationales, il souhaite toutefois que la Commission dresse une liste des sociétés de classification agréées de façon à ce que les armateurs sachent à qui ils ont à faire. Les amendements qu'il a déposés ont pour objectif de clarifier certaines définitions ou de rendre plus contraignantes certaines normes. Notamment il propose que soit mieux défini ce qu'on entend par "navire battant le pavillon d'un Etat membre", par "organisme", par "autorisation", par "certificat de classification"... Le commissaire, M. Abel MATUTES, a présenté une communication relative à l'instauration d'une politique commune de sécurité maritime pour réagir à l'augmentation des accidents et pour assurer la sécurité environnementale de nos eaux. Le Parlement s'est fait l'écho de ces inquiétudes; il partage les orientations de la Commission dans ses aspects essentiels. En réponse aux questions des députés, M. MATUTES a indiqué que les deux initiatives prises par la Commission sur le niveau de formation des équipages et l'organisation des inspections ont reçu l'aval du Conseil. Registre EUROS (registre communautaire des navires): il sera prêt quand certains Etats membres arrêteront d'utiliser le deuxième registre pour se servir du pavillon EUROS. Liste noire des sociétés de classification: le commissaire a précisé: la Commission a seulement exigé le respect de certaines normes. Plutôt que de parler d'une liste noire des sociétés interdites, mieux vaudrait parler d'une liste blanche des sociétés autorisées. Contrôle des navires: le projet de directive sur le contrôle des navires par l'Etat du port où ils sont arrimés sera adopté jeudi par la Commission. OMI: la Commission soutient l'adhésion de l'Union à l'organisation maritime internationale. Formation professionnelle: le commissaire ne peut assurer que le programme d'action sera prêt en 1995.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. LALOR concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

La Commission a intégré dans sa proposition modifiée tous les amendements adoptés par le Parlement Européen, au motif qu'ils rendent le texte politiquement plus largement acceptable, et introduisent des dispositions permettant aux petites organisations, qui remplissent les critères de l'annexe, d'effectuer des tâches statutaires pour le compte des administrations nationales sous la surveillance étroite de la Commission.?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Le texte de la position commune, adopté à l'unanimité, établit les mesures qui devront être observées par les Etats membres et par les organismes concernés par l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution maritime. Selon la position commune, les critères minimaux applicables aux organismes en question feront l'objet des dispositions générales suivantes: l'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation, de la conception et de la construction des navires de commerce; il doit classer au moins 1.000 navires océaniques de plus de 100 tonnes jauge brute; il doit employer un effectif technique proportionné au nombre de navires classés; il doit publier annuellement le registre des navires qu'il contrôle; il ne doit pas être sous le contrôle d'armateurs ni de constructeurs de navires ni d'autres personnes engagées dans ce domaine commercial. En outre, les Etats membres s'engagent à soumettre les navires des pays tiers n'ayant pas été classés par des sociétés de classification agréées à un contrôle portuaire prioritaire. Les Etats membres devront se conformer à la directive avant le 1.1.1996. ?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Le projet de recommandation pour la deuxième lecture en ce qui concerne la position commune a été adopté. Il existe un large consensus au sein du Parlement, du Conseil et de la Commission pour ce qui a trait au but de cette proposition, jugée être un pas fondamental sur la voie de mers plus sûres et plus propres en établissant toute une série de critères qualitatifs et quantitatifs communs à satisfaire par les sociétés de classification et autres organismes privés lorsqu'ils effectuent les visites obligatoires sur les navires pour le compte des administrations nationales des Etats membres. ?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Le Parlement européen a approuvé, sans amendements, la position commune du Conseil.?

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

La directive du Conseil arrête les mesures qui doivent être observées par les Etats membres et par les organismes concernés par l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution maritime, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. Ce processus couvre l'élaboration et la mise

en oeuvre de prescriptions de sécurité relatives à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande des navires relevant du champ d'application des conventions internationales. La directive prévoit : - l'obligation pour les Etats membres de faire en sorte que leurs administrations compétentes puissent assurer une application effective des dispositions des conventions internationales; - l'obligation pour les Etats membres de vérifier que les organismes auxquels ils confient les inspections, visites et certification sont agréés. Les critères minimaux applicables aux organismes en question font l'objet des dispositions générales suivantes: l'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation, de la conception et de la construction des navires de commerce; il doit classer au moins 1.000 navires océaniques de plus de 100 tonnes jauge brute; il doit employer un effectif technique proportionné au nombre de navires classés; il doit publier annuellement le registre des navires qu'il contrôle; il ne doit pas être sous le contrôle d'armateurs ni de constructeurs de navires ni d'autres personnes engagées dans ce domaine commercial. - Un comité consultatif chargé d'assister la Commission sera créé; il aura pour tâche de surveiller tous les organismes auxquels l'agrément est octroyé; - Les organismes agréés se consultent périodiquement en vue de maintenir l'équivalence de leurs normes techniques et de leur mise en oeuvre. En outre, les Etats membres s'engagent à soumettre les navires des pays tiers n'ayant pas été classés par des sociétés de classification agréées à un contrôle portuaire prioritaire. Les Etats membres devront se conformer à la directive avant le 31.12.1995. ?