II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition modifiée de directive du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté et naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (1)

(94/C 347/14)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(94) 501 final — 94/0068(SYN)

(Présentée par la Commission le 15 novembre 1994 conformément à l'article 189 A paragraphe 2 du traité CE)

(1) JO n° C 107 du 17. 4. 1994, p. 4.

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
Article 2	
(Définitions)	
Aux fins de la présente directive et de ses annexes, il y a lieu d'entendre par:	Aux fins de la présente directive et de ses annexes, il y a lieu d'entendre par:
— «conventions»: la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978, la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147), ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur à la date de l'adoption de la présente directive,	1) «conventions»: la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978, la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147), ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur à la date de l'adoption de la présente directive;
— «mémorandum d'entente»: le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, tel que modifié à la date de l'adoption de la présente directive,	2) «mémorandum d'entente»: le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, tel que modifié à la date de l'adoption de la présente directive;

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
— «navire»: tout navire de mer soumis à l'une ou plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'État du port,	3) «navire»: tout navire de mer soumis à l'une ou plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'État du port;
	4) «inspecteur»: un fonctionnaire dûment autorisé par l'autorité compétente d'un État membre,
— «inspection»: une visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son equipement et de son équipage,	5) «inspection»: une visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage,
— «inspection détaillée»: une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à une inspection approfondie conformément aux dispositions de l'article 6 paragraphe 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage et la conformité des procédures opérationnelles à bord du navire,	6) «inspection détaillée»: une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à une inspection approfondie conformément aux dispositions de l'article 6 paragraphe 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage et la conformité des procédures opérationnelles à bord du navire,
— «contrôle renforcé»: une inspection approfondie dans les cas visés à l'article 7,	7) «contrôle renforcé»: une inspection approfondie dans les cas visés à l'article 7,
— «régime d'inspection particulier»: un régime d'inspection de portée et de fréquence limitées, appliqué dans les cas visés à l'article 5 paragraphe 4,	supprimé
— «immobilisation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre sa route ou de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer ou qui rendent dangereuse la poursuite de cette exploitation, quel que soit le temps de séjour au port,	8) «immobilisation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre sa route ou de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer ou qui rendent dangereuse la poursuite de cette exploitation, quel que soit le temps de séjour au port,
— «inspecteur»: un fonctionnaire dûment autorisé par l'autorité compétente d'un État membre.	supprimé
	Article 3 paragraphe 5 (nouveau)
	5. Les États membres fournissent à la Commission toutes les informations nécessaires afin de mettre en place les priorités et les pratiques permettant de mieux cibler les navires susceptibles de présenter des anomalies. Tout amendement apporté de ce chef à l'article 5 se fera conformément aux dispositions de l'article 17.

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
Article 5	
(Obligations en matière d'inspection)	
4. La Commission, conformément à la procédure arrêtée à l'article 19, établit les catégories de navires ainsi que les conditions dans lesquelles les États membres appliquent le régime d'inspection particulier à ces catégories de navires. Le régime d'inspection particulier ne s'applique pas lorsqu'il existe des motifs évidents au sens de l'article 6 paragraphe 3.	4. Supprimé
	Article 7 paragraphe 3 *bis* (nouveau)
	3 *bis.* Le contrôle renforcé des navires de passagers desservant des ports d'États membres selon un horaire régulier est effectué par l'autorité compétente de l'un de ces États membres.
Article 8	
(Rapport d'inspection à l'intention du capitaine)	
À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'un contrôle renforcé, l'inspecteur remet au capitaine du navire un document répondant sur le plan de la forme aux prescriptions de l'annexe III du mémorandum d'entente et mentionnant les résultats de l'inspection, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine ou l'armateur.	1. À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'un contrôle renforcé, l'inspecteur remet au capitaine du navire un document répondant sur le plan de la forme aux prescriptions de l'annexe III du mémorandum d'entente et mentionnant les résultats de l'inspection, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine ou l'armateur.
	1 *bis.* En cas d'anomalies entraînant l'immobilisation du navire, le rapport à l'intention du capitaine prévu au paragraphe 1 doit comporter une information concernant la publication ultérieure de l'immobilisation, conformément aux dispositions de la présente directive.
	Article 9 paragraphes 4, 4 *bis* et 4 *ter* (nouveaux)
4. Lorsque les inspections visées aux articles 6 et 7 donnent lieu à une intervention quelconque, l'inspecteur procédant à l'inspection agit conformément aux dispositions du règlement 19 points d) à f) du chapitre 1er du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.	4. Lorsque les inspections visées aux articles 6 et 7 donnent lieu à une immobilisation, l'autorité compétente informe sans tarder et par écrit l'administration de l'État de pavillon, ou le consul ou, en son absence, la représentation diplomatique la plus proche de l'État de pavillon sur les circonstances qui ont nécessité une intervention. En outre, l'inspecteur, ou l'organisme agréé responsable de la classification du navire, doivent être informés.
	4 *bis.* Les dispositions de la présente directive n'affectent pas les exigences supplémentaires prévues aux accords régissant les procédures d'information et de rapport dans le cadre du contrôle par l'État du port.

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
	4 *ter.* Dans la mise en œuvre du contrôle par l'État du port, conformément à la présente directive, tous les efforts possibles doivent être accomplis pour éviter qu'un navire ne soit immobilisé outre mesure ou son appareillage retardé. Si un navire est immobilisé plus que de raison, ou si son appareillage est retardé, une compensation doit être versée pour la perte ou le dommage subi.
	Article 9 bis (nouveau)
	1. L'armateur ou l'exploitant d'un navire, ou son représentant dans l'État membre, disposent d'un droit de recours contre toute décision de l'autorité compétente, ou de son inspecteur, concernant l'immobilisation d'un navire ou l'interdiction de son exploitation.
	2. Les États membres créent et entretiennent à cet effet, en conformité avec leur législation, des procédures d'appel appropriées.
	3. L'autorité compétente informe dûment le capitaine du navire des voies de recours prévues au paragraphe 1.
Article 10 paragraphes 1, 5 et 6 **(Suivi des inspections et de l'immobilisation)**	
1. Lorsque les anomalies visées à l'article 9 paragraphe 2 ne peuvent être supprimées dans le port où a lieu l'inspection, l'autorité compétente de cet État membre peut autoriser le navire à rejoindre un chantier de radoub choisi par le capitaine, situé dans la Communauté, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de cet État membre soient respectées. Ces conditions assurent notamment que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter un risque pour la sécurité et la santé des passagers, de l'équipage ou d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.	1. Lorsque les anomalies visées à l'article 9 paragraphe 2 ne peuvent être supprimées dans le port où a lieu l'inspection, l'autorité compétente de cet État membre peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de radoub approprié le plus proche, désigné par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions en aient été arrêtées par l'autorité compétente de l'État de pavillon et approuvées par l'État membre concerné. Ces conditions assurent notamment que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter un risque pour la sécurité et la santé des passagers, de l'équipage ou d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.
5. Dans les circonstances visées au paragraphe 4, l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les anomalies ont été constatées alerte les autorités compétentes de tous les autres États membres.	5. Inchangé
Par dérogation aux dispositions du paragraphe 4, l'accès à un port peut être autorisé en cas de force majeure, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre, aient été prises par l'armateur ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité et qu'une garantie financière appropriée ait été obtenue.	6. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 4, l'accès à un port peut être autorisé en cas de force majeure, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre, aient été prises par l'armateur ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité et qu'une garantie financière appropriée ait été obtenue.

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
	Article 11 paragraphes 1 *bis* et 2 *bis* (nouveaux)
1. Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs satisfaisant aux critères de qualifications fixés à l'annexe VII.	1. inchangé
	1 *bis.* Si l'inspecteur ne possède pas les qualifications nécessaires dans certains domaines techniques, il peut recourir aux services d'un inspecteur d'une organisation agréée au sens de la directive relative aux dispositions et normes communes pour les organismes de contrôle et d'inspection des navires.
2. Les inspecteurs officiant dans le cadre du contrôle par l'État du port ne doivent posséder aucun intérêt commercial direct ni dans le port, ni dans le navire visité conformément aux dispositions de la présente directive.	2. inchangé
	2 *bis.* L'inspecteur doit être en possession d'une procuration individuelle, sous la forme d'une carte d'identification délivrée par l'autorité compétente, en conformité avec la législation nationale, afin d'être habilité à inspecter le navire. Un formulaire communautaire sera élaboré conformément à la procédure visée à l'article 17.
Article 14 **(Publication d'informations concernant les immobilisations)**	
Chaque autorité compétente publie trimestriellement des informations concernant le nombre d'immobilisations à laquelle elle a procédé au cours des trois mois précédents. Cette publication comporte notamment des informations concernant le nom du navire, le numéro de l'Organisation maritime internationale, l'État du pavillon, l'armateur et la société de classification, la délivrance ou non par cette dernière des certificats obligatoires pour le compte de l'État du pavaillon et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré les certificats à ce navire conformément aux conventions pour le compte de l'État du pavillon.	Chaque autorité compétente publie trimestriellement des informations concernant les navires immobilisés au cours des trois mois précédents et les navires immobilisés plus d'une fois au cours des vingt-quatre derniers mois. Cette publication comporte les indications suivantes: — nom du navire, — numéro OMI, — État du pavillon, — armateur, — société de classification et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré les certificats à ce navire conformément aux conventions pour le compte de l'État du pavillon, et, si nécessaire: — motif de l'immobilisation, — port et date d'immobilisation.
Article 15 **(Redevance de réinspection)**	
1. Une redevance est due par l'armateur ou l'exploitant d'un navire ayant été inspecté conformément aux dispositions de la présente directive et sur lequel des anomalies, justifiant une immobilisation, ont été constatées. Cette redevance couvre, sans toutefois les excéder, les coûts totaux engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections effectuées après la notification formelle de l'immobilisation.	1. Au cas où l'inspection visée aux articles 6 ou 7 confirme ou relève des anomalies par rapport aux exigences prévues par une convention, et de nature à justifier l'immobilisation d'un navire, tous les coûts engendrés par les inspections durant toute période comptable normale sont à la charge de l'armateur ou de l'exploitant ou de son représentant dans l'État du port.
2. Tous les coûts engendrés par les inspections effectuées par l'autorité compétente d'un État membre conformément aux dispositions de l'article 10 paragraphe 4 sont à charge de l'armateur ou de l'exploitant du navire.	Inchangé

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
	3. L'immobilisation ne peut être levée aussi longtemps que le remboursement total des coûts n'aura pas été effectué ou qu'une garantie suffisante de sécurité n'aura pas été fournie.
Article 17	
(Comité consultatif)	
La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil, conformément à la procédure arrêtée à l'article 19.	La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil, conformément à la procédure arrêtée dans cet article.
Article 18	
(Procédure d'amendement)	
La Commission peut, conformément à la procédure arrêtée à l'article 19:	La présente directive peut être modifiée, conformément à la procédure visée à l'article 17:
a) amender les obligations d'inspection des États membres visées à l'article 5 sur la base de l'expérience acquise à la lumière de l'application de la présente directive et compte tenu de l'évolution du mémorandum d'entente;	a) pour adapter l'obligation d'inspection et de publication des États membres (articles 5, 6, 7 et 14) sur la base de l'expérience acquise à la lumière de l'application de la présente directive et compte tenu de l'évolution du mémorandum d'entente;
b) amender les annexes en vue de les aligner sur les modifications apportées aux conventions, protocoles, codes, résolutions des organismes internationaux concernés et au mémorandum d'entente.	b) pour adapter les annexes en vue de les aligner sur les modifications apportées aux conventions, protocoles, codes, résolutions des organismes internationaux concernés et au mémorandum d'entente.
Article 19	
(Comitologie)	
1. Le représentant de la Commission soumet au comité visé à l'article 17 un projet des mesures à prendre.	Supprimé
2. Le comité émet son avis sur le projet qui lui est soumis dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.	Supprimé
3. L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.	Supprimé
4. La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.	Supprimé

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
ANNEXE I	
Liste des navires à inspecter prioritairement (conformément aux dispositions de l'article 5 paragraphe 2)	
	L'ordre des critères ne constitue pas une liste des priorités
1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre. Pour l'application de ce critère, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des parties signataires du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées permettant de mettre en œuvre cette obligation, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données SIRENAC E et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création le 1er janvier 1993	1. Les navires faisant escale pour la première fois ou après une absence de douze mois au minimum dans un port d'un État membre. Pour l'application de ce critère, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des parties signataires du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées permettant de mettre en œuvre cette obligation, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données SIRENAC E et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création le 1er janvier 1993
	8 *bis.* Les navires transporteurs de produits chimiques
ANNEXE III	
Introduction et points 1 et 2	
Liste non exhaustive des «motifs évidents» justifiant une inspection plus détaillée au sens de l'article 6 paragraphe 3	Liste non exhaustive des «motifs évidents» justifiant une inspection plus détaillée au sens de l'article 6 paragaphe 3
	1. Les navires énumérés à l'annexe I à l'exception des points 1 et 8 *bis.*
2. Un rapport ou une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'État membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé	2. Un rapport ou une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'État membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé. L'identité de l'auteur du rapport ou de la plainte ne peut être révélée au capitaine ou à l'armateur du navire concerné
ANNEXE VII	
Critères minimaux pour les inspecteurs (article 11 paragraphe 1)	
1. L'inspecteur doit être autorisé, par l'autorité compétente de l'État membre, à effectuer des contrôles incombant à l'État du port	1. L'inspecteur doit être autorisé, par l'autorité compétente de l'État membre, à effectuer des contrôles incombant à l'État du port

PROPOSITION INITIALE	PROPOSITION MODIFIÉE
2. L'inspecteur doit avoir exercé pendant deux années au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon	2. Il doit: soit A: — avoir travaillé, pendant un an au moins, comme inspecteur de l'État du pavillon, chargé de l'inspection et de la certification, conformément aux conventions,
3. L'inspecteur doit avoir été autorisé à immobiliser un navire en vertu des dispositions du droit national	Supprimé
4. L'inspecteur doit être titulaire:	— être titulaire:
a) d'un brevet de capitaine ou de second (règle II/2 de la convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) ou	a) d'un brevet de capitaine l'autorisant à prendre le commandement d'un navire de 1 600 tonneaux de jauge brute ou plus (règle II/2 de la convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) ou
b) d'un brevet de chef mécanicien ou de deuxième mécanicien (règle III/2 de la convention de 1978) ou	b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à remplir cette mission à bord d'un navire dont le groupe propulseur principal développe une puissance égale ou supérieure à 3 000 kilowatts (règle III/2 de la convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) ou
c) d'un brevet d'officier radioélectricien (règle IV/1 de la convention de 1978) ou	supprimé
d) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins deux ans dans une de ces fonctions	c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions
5. L'inspecteur doit, dans les cas visés aux points 4 a) à c), avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions de second, de deuxième mécanicien (dans certains États membres, ce grade est appelé premier mécanicien) ou d'officier radio	Les inspecteurs titulaires des qualifications visées aux points a) et b) doivent avoir effectué au moins cinq années de service en mer comme sous-officier de marine et/ou officier mécanicien soit B: — être titulaire d'un diplôme universitaire approprié ou avoir accompli une formation équivalente et — avoir été formé et diplômé en qualité d'inspecteur de la sécurité des navires par une école spécialisée dans ce domaine et — avoir exercé pendant deux années au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon chargé de l'inspection et de la certification conformément aux conventions
6. L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit en langue anglaise	3. Pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les marins dans la langue la plus communément utilisée en mer
	4. Attester d'une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle par l'État du port
	5. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères décrits ci-dessus sont également acceptés si, à la date d'adoption de la présente directive, ils étaient affectés, par l'autorité compétente d'un État membre, au contrôle par l'État du port