COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

Bruxelles, le 25.07.1997
COM(97) 416 final

97/0215 (SYN)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

MODIFIANT LA DIRECTIVE 95/21/CE DU CONSEIL CONCERNANT L'APPLICATION AUX NAVIRES FAISANT ESCALE DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ OU 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 (CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT)

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

1. Contexte

1.1. Le 19 juin 1995, le Conseil des ministres adoptait la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats-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 (contrôle par l'Etat du port)[1].

L'objectif de cette directive, tel que souligné dans son article premier, est de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des Etats-membres.

En application de cette directive, chaque Etat-membre s'engage à inspecter un certain pourcentage du nombre de navires entrant dans ses ports, en vue de vérifier le respect par ces navires des principales conventions internationales en vigueur en matière de sécurité maritime et protection de l'environnement marin. La directive prévoit également que les Etats-membres et la Commission coopèrent en vue de mettre au point des priorités et des pratiques qui permettront un ciblage plus efficace des navires susceptibles de présenter des anomalies.

1.2. La présente proposition de directive du Conseil répond à trois objectifs essentiels:

- réactualiser la directive en vue de tenir compte des modifications récentes apportées aux conventions internationales appplicables pour les besoins de la directive.

- mettre en place des procédures spécifiques en cas d'absence à bord du navire de certicats délivrés au titre du Code ISM de l'OMI.

- faciliter l'adaptation de la directive aux évolutions de la législation internationale en y appliquant la procédure de comitologie.

---

[1] JO n° L 157, 07.07.1995, p.1.

2. Contenu de la proposition

2.1. Réactualisation de la directive

La directive 95/21/CE précise dans son article 2 que les conventions énumérées, les protocoles et amendements à ces conventions et les codes associés ayant force obligatoire à prendre en considération pour l'application de la directive sont ceux en vigueur à la date d'adoption de la directive, c'est-à-dire le 19 juin 1995.

Depuis cette date, un certain nombre de modifications sont intervenues auxdites conventions internationales. Il convient en particulier de mentionner les amendements à la convention MARPOL (Amendements de 1992, 1994, 1995 et 1996), à la convention SOLAS (nouveaux chapitres X et XI, amendements de 1992, 1994 et 1995) et les amendements de 1995 à la convention STCW 1978 (conventions sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille). La date d'entrée en vigueur mentionnée dans la proposition d'amendement à l'article 2 de la directive 95/21/CE est le 1er juillet 1998, qui correspond à l'entrée en vigueur internationale du nouveau chapitre IX de SOLAS qui rend obligatoire le Code ISM (code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution) pour certaines catégories de navires.

2.2. Procédure applicable en cas d'absence de certificats ISM

Conformément au chapitre IX, règle 2 de la convention SOLAS, le code ISM rentre en vigueur au plan international le 1er juillet 1998 pour:

- les navires à passagers, y compris les engins à passagers à grande vitesse[2];
- les pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques transporteurs de gaz, vraquiers et engins à cargaison à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.

Le code ISM est un élément essentiel dans le développement d'une stratégie visant à établir à l'échelle internationale une culture de la sécurité dans le transport maritime. Il prévoit notamment que les compagnies doivent établir des objectifs en matière de sécurité, et mettre en place , appliquer et maintenir un système de gestion de la sécurité. Il prévoit également que les administrations nationales vérifient que les prescriptions du code ISM ont été respectées et délivrent les attestations de conformité aux compagnies et des certificats de gestion de la sécurité aux navires.

La directive 95/21/CE dans sa version actuelle fait déjà référence au code ISM : parmi les certificats et les documents que l'inspecteur du contrôle de l'Etat du port doit contrôler en vertu de l'article 6 paragraphe 1 de la directive, figure la copie de l'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité (vor annexe II, point 13). La proposition d'amendement visée au paragraphe 2.1) ci-dessus permettra aux

---

[2] Au niveau communautaire, le règlement (CE) N° 3051/95 du Conseil (JO n° L 320, 30.12.1995, p. 14) fait une application obligatoire et anticipée au 1er juillet 1996 des dispositions du code ISM à tous les transbordeurs rouliers, quelque soit leur pavillon, à destination ou au départ de ports européens.

administrations des Etats-membres en charge du contrôle de l'Etat du port de contrôler l'application du code ISM à bord de tous les navires concernés.

Une vive préoccupation s'est toutefois exprimée dans la communauté maritime internationale quant à la mise en oeuvre effective à la date prévue (1er juillet 1998) des dispositions du code ISM. Il a ainsi été annoncé en janvier 1997 par des représentants de l'association internationale des sociétés de classification (IACS) que seulement 7% du total de la flotte soumise au code ISM avait déjà été certifiée par un membre d'IACS. Même si l'on considère que les sociétés de classification ne sont pas les seuls organismes mettant en oeuvre la certification et que les administrations nationales se chargent parfois de cette tâche,il n'en reste pas moins que le taux actuel de certification ISM est extrêmement faible et permet de prévoir, compte tenu notamment de la longueur des délais nécessaires pour aboutir à la certification (notamment les audits qui doivent être effectués),qu'un grand nombre de compagnies et de navires ne disposeront pas de certificats ISM à la date requise.

Face à cette situation, la Communauté se doit de réagir fortement en prenant les mesures nécessaires pour que le monde maritime soit informé qu'à la date du 1er juillet 1998, la mise en oeuvre du code ISM sera contrôlée par tous les Etats-membres de la Communauté. Cette aproche est d'ailleurs tout à fait en ligne avec le message délivré par l'organisation Maritime Internationale qu'il ne saurait y avoir d'extension du délai figurant à la règle 2 du chapitre IX de SOLAS.

A partir du 1er juillet 1998, le contrôle du respect des prescriptions du code ISM sera effectué conformément aux règles et procédures habituelles en matière de contrôle de l'Etat du port, telles que décrites dans la directive 95/21/CE et par le mémorandum de Paris. Il a notamment été décidé lors de la dernière réunion du comité du mémorandum de Paris sur le contrôle de l'Etat du port qu'un campagne d'inspection renforcée de trois mois serait conduite à compter du 1er juillet 1998 afin de vérifier le respect des dispositions du code ISM.

L'absence de certificats à bord est toutefois une situation particulièrement grave qui nécessite que des mesures renforcées soient prises. La présente proposition de modification de la directive vise donc à établir des procédures spécifiques en cas d'absence de certificats ISM à bord.

Compte tenu des retards prévus dans l'application du code ISM, l'application stricte des procédures traditionnelles de contrôle aboutirait à la détention d'un nombre considérable de navires dans les ports européens. Cette situation serait inacceptable pour la plupart des ports concernés, à la fois d'un point de vue économique, en raison de l'occupation de nombreux postes à quai et pour la sécurité compte tenu de l'encombrement prévisible des ports.

En conséquence, l'immobilisation du navire, qui devrait normalement être prononcée en cas d'absence de certificats ISM, doit pouvoir être levée de façon à permettre au navire de quitter le port en vue de régulariser cette situation. Il est toutefois évident que la détention ne pourra être levée que s'il n'y a pas d'autres déficiciences sérieuses qui nécessitent l'immobilisation du navire.

Les navires que l'autorité chargée du contrôle de l'Etat du port aura autorisé à quitter le port devront satisfaire aux prescriptions du Code ISM et devront se voir refuser l'accès aux ports de la Communauté tant que le propriétaire ou l'exploitant du navire n'aura pas démontré à l'autorité de l'Etat-membre dans lequel l'immobilisation a été prononcée, que le navire dispose de certificats valables délivrés conformément au code ISM.

2.3. Modification du champ d'application de la procédure de "comitologie".

La procédure établie à l'article 19 de la directive 95/21/CE, paragraphe b), ne permet d'avoir recours au comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE que pour effectuer la mise à jour des annexes au vu des modifications apportées aux conventions , protocoles, codes et résolutions des organisations internationales concernées et du mémorandum d'entente qui sont entrées en vigueur.

En conséquence, une mise à jour de la directive elle-même, telle que celle décrite au paragraphe 2.1) ci-dessus, qui ne se limite pas aux annexes, ne peut être effectuée qu'au travers d'une proposition de directive du Conseil.

Compte tenu du fait que le contrôle de l'Etat du port vise à vérifier le respect d'un très grand nombre de conventions, codes et résolutions internationaux, qui font l'objet de modifications continuelles au travers de l'Organisation Maritime Internationale, il est proposé que la procédure décrite à l'article 19 de la directive soit d'application pour l'ensemble de la directive et non plus seulement pour ses annexes.

DIRECTIVE 97/.../CE DU CONSEIL MODIFIANT LA DIRECTIVE 95/21/CE CONCERNANT L'APPLICATION AUX NAVIRES FAISANT ESCALE DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ OU 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 (CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT)

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité,

vu la directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou 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 (contrôle par l'État du port)[1],

1. considérant qu'aux fins de la directive 95/21/CE, son article 2, paragraphe 1 spécifie que les conventions internationales sont celles en vigueur au moment de l'adoption de la directive;

2. considérant que depuis l'adoption de la directive 95/21/CE, des amendments à la convention SOLAS 74, à la convention Marpol 73/78 et à la convention STCW 78, sont entrés en vigueur, qu'il est approprié d'appliquer aux fins de la directive lesdits amendements;

3. considérant que le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) adopté par l'Organisation maritime internationale le 4 novembre 1993, établit un système de gestion de la sécurité, applicable tant à bord des navires qu'à terre par la compagnie responsable de l'exploitation du navire, et vérifié par l'administration de l'Etat dans lequel ladite compagnie mène ses activités;

---

[1] JO n° L 157, 7.7.1995, p.1.

4. considérant que le code ISM constitue une contribution essentielle à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement marin dans les eaux de la Communauté;

5. considérant que le règlement (CE) N° 3051/95 du Conseil[2] du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers vise à une application obligatoire et anticipée des dispositions du code ISM à tous les transbordeurs rouliers, quel que soit leur pavillon, à destination ou au départ de ports européens;

6. considérant que le code ISM entre en vigueur sur le plan international au 1er juillet 1998 pour tous les navires à passagers, les pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers et engins à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux;

7 considérant que le retard pris au niveau international pour la mise en oeuvre des dispositions du code ISM par les compagnies et les administrations de plusieurs Etats du pavillon entraîne une situation extrêmement préoccupante du point de vue de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement;

8. considérant qu'il est nécessaire de prendre au niveau de la Communauté des mesures de contrôle renforcées en vue de l'application dès leur entrée en vigueur des obligations découlant du code ISM, que ces mesures doivent inclure l'immobilisation de tout navire dépourvu des certificats délivrés au titre du code ISM;

9 considérant qu'en l'absence d'autres anomalies graves justifiant une immobilisation du navire, l'Etat membre concerné devrait être autorisé à lever l'immobilisation dudit navire, considérant toutefois que le navire en question devrait se voir refuser l'accès aux ports de la Communauté tant que des certificats n'auront pas été valablement délivrés en conformité avec le code ISM;

10. considérant qu'il doit être possible de modifier la directive 95/21/CE par le biais d'une procédure simplifiée pour tenir compte des amendements apportés aux conventions internationales et au mémorandum d'entente mentionnés à l'article 2, que la procédure prévue à l'article 18 de la directive paraît la plus appropriée pour l'introduction de ces modifications, que l'article 19 doit être complété à cet effet,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

---

2 JO n° L 320, 30.12.1995, p.14

Article premier

La directive 95/21/CE est modifiée comme suit:

1. A l'article 2, paragraphe 1, les termes "en vigueur à la date d'adoption de la présente directive" sont remplacés par les termes "en vigueur au 1er juillet 1998".

2. L'article 9 bis suivant est inséré:

"*Article 9 bis* -
Procédure applicable en cas d'absence de certificats ISM

1. Lorsque l'inspection fait apparaître l'absence de la copie de l'attestation de conformité ou du certificat délivrés conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), l'autorité compétente veille à ce que le navire soit immobilisé.

2. En dépit de l'absence la documentation visée au paragraph 1, si l'inspection ne fait pas apparaitre d'autres anomalies justifiant une immobilisation, l'autorité compétente peut autoriser le navire à quitter le port. Lorsqu'une telle décision est prise, l'autorité compétente en informe immédiatement les autorités compétentes des autres Etats membres.

3. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que tout navire autorisé à quitter un port d'un Etat membre dans les circonstances visées au paragraphe 2, se voit refuser l'accès à tout port de la Communauté jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant du navire ait démontré, à la satisfaction de l'Etat membre dans lequel l'immobilisation a été prononcée, que le navire dispose de certificats valables délivrés conformément au code ISM."

3. A l'article 19, le point c) suivant est ajouté:

"c) appliquer, aux fins de la présente directive, les modifications ultérieures qui sont entrées en vigueur en qui concerne les conventions internationales et le mémorandum d'entente mentionnés à l'article 2, paragraphes 1 et 2."

Article 2

1. Les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er juillet 1998. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, ...

ISSN 0254-1491

COM(97) 416 final

DOCUMENTS

FR 07 04 05 14

N° de catalogue : CB-CO-97-421-FR-C

ISBN 92-78-23712-4

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg

10