Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B RÈGLEMENT (CE) Nº 789/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 avril 2004

relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté et abrogeant le règlement (CEE) nº 613/91 du Conseil

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

(JO L 138 du 30.4.2004, p. 19)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement (CE) nº 219/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009	L 87	109	31.3.2009

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 789/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 avril 2004

relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté et abrogeant le règlement (CEE) nº 613/91 du Conseil

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) L'établissement et le fonctionnement du marché intérieur exigent que les obstacles techniques au transfert de navires de charge et navires à passagers entre les registres des États membres soient éliminés. Les mesures visant à faciliter le changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté s'imposent également en vue de réduire les coûts et démarches administratives liés à un changement de registre à l'intérieur de la Communauté, ce qui améliore les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté et la compétitivité de ceux-ci.

(2) Il est nécessaire, en même temps, de sauvegarder un niveau élevé de sécurité des navires et de protection de l'environnement, en conformité avec les conventions internationales.

(3) Les exigences énoncées dans la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), dans la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL66) et dans la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (Marpol 73/78), prévoient un niveau élevé de sécurité des navires et de protection de l'environnement. La convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires prévoit un système uniformisé de jaugeage des navires marchands.

(4) Le régime international applicable aux navires à passagers a été renforcé et affiné grâce à l'adoption d'un nombre considérable de modifications apportées à la convention SOLAS de 1974 par l'Organisation maritime internationale (OMI) et à une convergence accrue des interprétations des règles et normes de la convention SOLAS de 1974.

(5) Aucun obstacle d'ordre technique ne devrait empêcher le transfert, entre registres des États membres, de navires de charge et de navires à passagers battant pavillon d'un État membre à condition que ces navires aient été reconnus comme conformes aux règles fixées par les conventions internationales pertinentes par les États membres ou, en leur nom, par les organismes agréés dans le cadre de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre

([1]) JO C 80 du 30.3.2004, p. 88.
([2]) Avis du Parlement européen du 13.1.2004 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6.4.2004.

▼B

1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ([1]).

(6) Un État membre accueillant un navire devrait toutefois conserver la faculté d'appliquer des règles qui, par leur portée et leur nature, diffèrent de celles visées dans les conventions énumérées à l'article 2, point a).

(7) Pour faire en sorte que l'État membre du registre d'accueil puisse prendre une décision rapide en toute connaissance de cause, l'État membre du registre cédant devrait lui fournir toutes les informations pertinentes disponibles sur l'état et l'équipement du navire. L'État membre du registre d'accueil devrait néanmoins pouvoir soumettre le navire à une inspection destinée à confirmer son état et son équipement.

(8) Les navires auxquels l'accès aux ports des États membres a été refusé en vertu de 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) ([2]) ou qui ont été consignés plus d'une fois à la suite d'une inspection dans le port, au cours des trois années précédant la demande d'immatriculation, ne devraient pas pouvoir bénéficier du régime simplifié de changement de registre à l'intérieur de la Communauté.

(9) Les conventions internationales pertinentes laissent l'interprétation de certains points importants des prescriptions à la discrétion des parties. Sur la base de leur propre interprétation, les États membres délivrent, à tous les navires battant leur pavillon qui sont soumis aux dispositions des conventions internationales pertinentes, des certificats attestant leur conformité avec ces dispositions. Les États membres appliquent des réglementations techniques nationales dont certaines dispositions comportent des prescriptions autres que celles des conventions internationales et des normes techniques qui leur sont associées. Il convient donc de mettre en place une procédure appropriée afin d'éliminer les divergences d'interprétation concernant les prescriptions existantes qui peuvent survenir lors d'une demande de changement de registre.

(10) Pour permettre une surveillance de la mise en œuvre du présent règlement, les États membres devraient fournir à la Commission des rapports annuels succincts. Dans leur premier rapport annuel, les États membres devraient signaler les mesures qu'ils ont prises pour faciliter la mise en œuvre du présent règlement.

(11) Les dispositions du règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil du 4 mars 1991 relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté ([3]) sont renforcées et étendues de manière substantielle par le présent règlement. Il convient dès lors d'abroger le règlement (CEE) n° 613/91.

(12) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE

([1]) JO L 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

([2]) JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE.

([3]) JO L 68 du 15.3.1991, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

▼B

du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]),

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement a pour objet d'éliminer les obstacles techniques au transfert de navires de charge et navires à passagers battant pavillon d'un État membre entre les registres des États membres tout en garantissant, en même temps, un niveau élevé de sécurité des navires et de protection de l'environnement, en conformité avec les conventions internationales.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «conventions»: la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), la convention internationale de 1996 sur les lignes de charge (LL66), la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires modifiée par le protocole de 1978 qui y est relatif (Marpol 73/78), dans leur version actualisée, et les codes connexes à statut contraignant adoptés dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que les protocoles et les modifications de ces textes dans leurs versions mises à jour;

b) «prescriptions»: les prescriptions en matière de sécurité, de sûreté et de prévention de la pollution relatives à la construction et à l'équipement des navires fixées dans les conventions et, pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, celles fixées dans la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ([2]);

c) «certificat»: un certificat, un document ou une déclaration de conformité délivrés par un État membre, ou par un organisme agréé agissant en son nom, conformément aux conventions et, pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, conformément aux dispositions de l'article 11 de la directive 98/18/CE;

d) «navire à passagers»: tout navire qui transporte plus de douze passagers;

e) «passager»: toute personne autre que:

   i) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ainsi que

   ii) les enfants de moins d'un an;

f) «voyage national»: tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre;

g) «voyage international»: tout voyage par mer d'un port d'un État membre vers un port situé hors de cet État membre, ou inversement;

h) «navire de charge»: un navire qui n'est pas un navire à passagers;

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.
([2]) JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/75/CE de la Commission (JO L 190 du 30.7.2003, p. 6).

▼B

i) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément à l'article 4 de la directive 94/57/CE.

Article 3

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

a) aux navires de charge porteurs de certificats en cours de validité qui:

i) ont été construits le 25 mai 1980 ou après cette date, ou

ii) ont été construits avant cette date, mais ont été reconnus, par un État membre ou par un organisme agréé agissant en son nom, comme conformes aux règles pour les nouveaux navires définies dans la convention SOLAS de 1974 ou, dans le cas des navires-citernes pour produits chimiques et des transporteurs de gaz, aux normes pertinentes des recueils pour les navires construits le 25 mai 1980 ou après cette date;

b) aux navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux et/ou internationaux et sont porteurs de certificats en cours de validité, qui:

i) ont été construits le 1er juillet 1998 ou après cette date, ou

ii) ont été construits avant cette date, mais ont été reconnus, par un État membre ou par un organisme agréé agissant en son nom, comme conformes aux prescriptions applicables aux navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date énoncées:

— dans la directive 98/18/CE, pour les navires effectuant des voyages nationaux;

— dans la convention SOLAS de 1974, pour les navires effectuant des voyages internationaux.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux navires livrés après achèvement des travaux de construction qui ne sont pas porteurs de certificats non provisoires en cours de validité délivrés par l'État membre du registre cédant;

b) aux navires auxquels l'accès aux ports des États membres a été refusé en vertu de la directive 95/21/CE au cours des trois années précédant la demande d'immatriculation, ni aux navires qui ont été consignés plus d'une fois au cours des trois années précédant la demande d'immatriculation, à la suite d'une inspection dans le port d'un État signataire du Mémorandum d'entente de Paris de 1982 sur le contrôle par l'État du port et pour des raisons liées aux prescriptions visées à l'article 2, point b). Les États membres examinent néanmoins dûment et en temps voulu les demandes concernant ces navires;

c) aux navires de guerre ou destinés au transport de troupes, ni aux autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

d) aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, aux navires en bois de construction primitive, aux yachts de plaisance utilisés à des fins non commerciales, aux navires de pêche;

e) aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

Article 4

Changement de registre

1. Les États membres ne s'opposent pas, pour des raisons techniques découlant des conventions, à l'immatriculation d'un navire immatriculé dans un autre État membre si ce navire répond aux prescriptions, est

▼B

porteur de certificats en cours de validité et dispose d'équipements approuvés ou ayant fait l'objet d'une approbation de type, conformément à la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ([1]).

Les États membres peuvent, pour s'acquitter des obligations qui leur incombent dans le cadre d'accords régionaux sur la protection de l'environnement ratifiés avant le 1er janvier 1992, imposer des exigences additionnelles conformes aux prescriptions des annexes facultatives des conventions.

2. Le présent article s'applique sans préjudice, le cas échéant, des éventuelles prescriptions spécifiques fixées pour l'exploitation d'un navire conformément à l'article 7 de la directive 98/18/CE et à l'article 6 de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers ([2]).

3. À la réception de la demande de changement de registre, l'État membre du registre cédant fournit à l'État membre du registre d'accueil, ou met à la disposition de l'organisme agréé agissant en son nom, toutes les informations pertinentes sur le navire, et notamment sur son état et son équipement. Ces informations comprennent le dossier du navire et, le cas échéant, une liste des améliorations exigées par le registre cédant pour l'immatriculation du navire ou le renouvellement de ses certificats et une liste des retards dans l'exécution des visites. Elles comprennent également tous les certificats et données sur le navire qui sont exigés par les conventions et les instruments communautaires pertinents ainsi que les rapports d'inspection par l'État du pavillon et de contrôle par l'État du port. Les États membres coopèrent pour mettre en œuvre comme il se doit le présent paragraphe.

4. Avant d'immatriculer un navire, l'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, peut soumettre le navire à une inspection destinée à confirmer que l'état réel du navire et son équipement correspondent aux certificats visés à l'article 3. Cette inspection est effectuée dans un délai raisonnable.

5. Si, à la suite de l'inspection et après avoir donné au propriétaire du navire une possibilité raisonnable de rectifier les anomalies, l'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, n'est pas en mesure de confirmer la correspondance avec les certificats, il adresse une notification à la Commission, conformément à l'article 6, paragraphe 1.

Article 5

Certificats

1. Lors du changement de registre, et sans préjudice de la directive 94/57/CE, l'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, délivre au navire des certificats dans des conditions de délivrance identiques à celle du pavillon de l'État membre du registre cédant, pour autant que subsistent les motifs ou les considérations qui ont conduit l'État membre du registre cédant à imposer des conditions ou à accorder une exemption ou une dérogation.

2. Lors du renouvellement, de la prorogation ou de la révision des certificats, l'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, s'abstient d'imposer des prescriptions autres que celles prévues pour la première délivrance de certificats non provisoires, pour autant que les prescriptions applicables aux navires existants et les conditions demeurent inchangées.

([1]) JO L 46 du 17.2.1997, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE.
([2]) JO L 123 du 17.5.2003, p. 22.

▼B

Article 6

Refus de changement de registre et interprétation

1. L'État membre du registre d'accueil notifie immédiatement à la Commission tout refus de délivrer ou d'autoriser la délivrance de nouveaux certificats à un navire pour des raisons fondées sur des divergences d'interprétation des prescriptions ou des dispositions que les conventions ou les instruments communautaires pertinents laissent à la discrétion des parties.

À moins qu'elle n'ait été informée d'un accord entre les États membres concernés dans un délai d'un mois, la Commission prend les initiatives nécessaires pour prendre une décision selon la procédure visée à l'article 7, paragraphe 2.

2. Lorsqu'un État membre estime qu'un navire ne peut pas être immatriculé au titre de l'article 4 pour des raisons tenant à des risques graves pour la sécurité, la sûreté ou l'environnement, autres que celles visées au paragraphe 1, l'immatriculation peut être suspendue.

L'État membre saisit sans délai la Commission en exposant les motifs de la suspension de l'immatriculation. La décision de ne pas immatriculer le navire est confirmée ou non selon la procédure visée à l'article 7, paragraphe 2.

3. La Commission peut consulter le comité visé à l'article 7 sur toute question liée à l'interprétation et à la mise en œuvre du présent règlement, notamment pour faire en sorte que le niveau des normes de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement ne soit pas abaissé.

▼M1

Article 7

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué à l'article 3 du règlement (CE) nº 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à deux mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis,* paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼B

Article 8

Établissement de rapports

1. Les États membres transmettent à la Commission un rapport annuel succinct relatif à la mise en œuvre du présent règlement. Ce rapport contient des données statistiques sur les changements de registre des navires effectués conformément au présent règlement ainsi qu'une liste des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre.

2. Au plus tard le 20 mai 2008, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement, en se fondant notamment sur les rapports transmis par les États membres. Elle évalue dans ce rapport, entre autres points, l'opportunité d'une révision du règlement.

([1]) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

▼B

Article 9

Modifications

▼M1

1. Afin de tenir compte des évolutions au niveau international, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), et pour rendre le présent règlement plus efficace compte tenu de l'expérience acquise et du progrès technique, la Commission peut modifier les définitions figurant à l'article 2, pour autant que ces modifications n'étendent pas le champ d'application du présent règlement. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 7, paragraphe 3.

▼B

2. Conformément à l'article 5 du règlement (CE) nº 2099/2002, toute modification apportée aux conventions peut être exclue du champ d'application du présent règlement.

Article 10

Abrogation

Le règlement (CEE) nº 613/91 est abrogé.

Article 11

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.