

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 23/95

arrêtée par le Conseil le 28 septembre 1995

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../95 du Conseil, du ... , concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

(95/C 297/01)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

considérant que la Communauté est grandement préoccupée par les accidents maritimes entraînant des pertes de vies humaines;

considérant que le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, ci-après dénommé «code ISM», a été adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI), par la résolution A.741 (18) de l'Assemblée, du 4 novembre 1993, en présence des États membres et que, du fait de son incorporation à la convention internationale pour la

sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, il s'appliquera aux navires rouliers de passagers à partir du 1^{er} juillet 1998;

considérant qu'il s'agit là d'une mesure parmi une série d'autres visant à améliorer la sécurité en mer; que l'application du code ISM n'est pas encore obligatoire, mais recommandée;

considérant que la sécurité de la vie humaine en mer peut être améliorée efficacement par une application stricte et obligatoire du code ISM;

considérant que la préoccupation la plus urgente de la Communauté est la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers; qu'une mise en application uniforme et cohérente du code ISM dans tous les États membres peut constituer un pas sur la voie de la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers;

considérant que, dans sa résolution du 22 décembre 1994 sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers ⁽⁴⁾, le Conseil a invité la Commission à présenter une proposition concernant l'application obligatoire et anticipée du code ISM à tous les services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers à destination ou au départ de ports européens, en conformité avec le droit international;

considérant qu'une application stricte et obligatoire du code ISM est nécessaire pour assurer la mise en place et l'entretien adéquat de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers

⁽¹⁾ JO n° C ... , p. ... , et proposition modifiée transmise le ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis rendu le 31 mai 1995 (non encore paru au Journal officiel).

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 16 juin 1995 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du ... (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO n° C 379 du 31. 12. 1994, p. 8.

de mer destinés à transporter des passagers, aussi bien au niveau des navires qu'au niveau des compagnies;

considérant qu'une action au niveau communautaire est le meilleur moyen d'assurer une application obligatoire et anticipée des dispositions du code ISM, et un contrôle effectif de son application, tout en évitant une distorsion de la concurrence entre ports de la Communauté et entre transbordeurs rouliers; que seul un règlement, dont l'applicabilité est directe, peut assurer une telle application; qu'une application anticipée exige que le règlement soit applicable à partir du 1^{er} juillet 1996;

considérant que l'application obligatoire et anticipée du code ISM à tous les transbordeurs rouliers, quel que soit leur pavillon, tient également compte de la demande contenue au point 2 de la résolution A.741 (18) de l'OMI, qui invite instamment les gouvernements à mettre le code en application dans les meilleurs délais, en donnant la priorité, entre autres, aux navires transportant des passagers;

considérant que la responsabilité de la sécurité des navires incombe principalement aux États du pavillon et que les États membres peuvent assurer le respect de règles adéquates de gestion de la sécurité par les transbordeurs battant leur pavillon et par les compagnies qui les exploitent; que le seul moyen pour les États membres d'assurer la sécurité de tous les transbordeurs rouliers, quel que soit leur pavillon, exploitant ou souhaitant exploiter une ligne régulière au départ de leurs ports est de subordonner cette exploitation au respect effectif des règles de sécurité;

considérant que les compagnies qui exploitent des transbordeurs rouliers exclusivement dans des eaux protégées et entre des ports d'un même État membre constituent un risque plus limité et devront supporter une charge de travail administratif proportionnellement plus lourde que les autres compagnies, et qu'elles devraient par conséquent bénéficier d'une dérogation temporaire;

considérant qu'il est nécessaire de déterminer les conditions dans lesquelles les dispositions du code ISM sont appliquées et de définir les conditions de délivrance et de vérification de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité;

considérant que les États membres pourraient estimer nécessaire de déléguer leurs pouvoirs ou de s'en remettre à des organismes spécialisés pour accomplir les obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement; que la manière appropriée d'assurer un niveau de contrôle uniforme et adéquat est d'exiger que ces organismes soient uniquement ceux qui satisfont aux exigences de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, 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 (1);

considérant qu'un État membre doit pouvoir suspendre l'exploitation de certains transbordeurs rouliers au départ de ses ports s'il estime qu'il existe un risque de danger grave pour la sécurité des personnes ou des biens ou pour l'environnement, sous réserve d'une décision à prendre dans le cadre d'un comité de réglementation, à laquelle les États membres doivent se conformer;

considérant qu'il y a lieu de prévoir une procédure simplifiée faisant intervenir un comité à caractère réglementaire pour modifier le présent règlement en tenant compte des développements au niveau international;

considérant que l'introduction rapide de ces règles de sécurité pose des problèmes techniques et administratifs spécifiques à la Grèce en raison du très grand nombre de compagnies établies en Grèce qui exploitent des transbordeurs battant pavillon grec et opèrent exclusivement entre des ports grecs; qu'il convient dès lors d'accorder une dérogation d'une durée limitée pour répondre à cette situation, en prenant en outre en considération le fait que les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur entre les ports grecs ne sont pas concernés, jusqu'au 1^{er} janvier 2004, par la liberté de prestation de services accordée par le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (2),

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement a pour objet de renforcer la gestion de la sécurité, l'exploitation en toute sécurité et la prévention de la pollution en ce qui concerne les transbordeurs rouliers de passagers opérant sur des lignes régulières à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté, en assurant le respect du code ISM par les compagnies exploitant des services de transport par transbordeurs rouliers au moyen:

— de la mise en place et de l'entretien adéquat par les compagnies de systèmes de gestion de la sécurité à bord et à terre

et

— du contrôle de ces systèmes par les administrations de l'État du pavillon et du port.

Article 2

Aux fins du présent règlement, et en vue de l'application du code ISM, on entend par:

a) «transbordeur roulier»: un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de 12 passagers;

(1) JO n° L 319 du 12. 12. 1992, p. 20.

(2) JO n° L 364 du 12. 12. 1992, p. 7.

- b) «service régulier»: une série de traversées par transbordeur roulier organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes points ou davantage:
- 1) soit selon un horaire publié,
 - 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique évidente;
- c) «compagnie»: le propriétaire d'un transbordeur roulier, ou tout autre organisme ou toute autre personne telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du transbordeur roulier;
- d) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément aux dispositions de la directive 94/57/CE;
- e) «code ISM»: le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'OMI par la résolution de l'Assemblée A.741 (18) du 4 novembre 1993, et figurant en annexe au présent règlement;
- f) «administration»: le gouvernement de l'État dont le transbordeur roulier a le droit de battre le pavillon;
- g) «document de conformité»: le document délivré aux compagnies conformément au point 13.2 du code ISM;
- h) «certificat de gestion de sécurité»: le certificat délivré aux transbordeurs rouliers conformément au point 13.4 du code ISM;
- i) «eaux protégées»: des zones pour lesquelles le taux de probabilité annuel de vagues dépassant une hauteur significative de 1,5 m est inférieur à 10 % et dans lesquelles un transbordeur roulier n'est jamais à plus de 6 milles marins d'un lieu de refuge où des naufragés peuvent débarquer.

Article 3

Le présent règlement s'applique à toutes les compagnies qui exploitent au moins un transbordeur roulier opérant à destination ou au départ d'un port d'un État membre de la Communauté sur une ligne régulière, quel que soit son pavillon.

Article 4

1. Toutes les compagnies doivent se conformer à toutes les dispositions des points 1.2 à 13.1 et du point 13.3 du code ISM comme si elles étaient obligatoires, pour que leurs navires puissent fournir des services réguliers à destination ou au départ d'un port d'un État membre de la Communauté.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les compagnies exploitant, dans le cadre d'un service régulier, un ou plusieurs transbordeurs rouliers exclusivement dans des eaux protégées et entre des ports situés dans le même État membre peuvent différer jusqu'au 1^{er} juillet 1997 l'application des dispositions du présent règlement.

Article 5

1. Les États membres se conforment aux dispositions des points 13.2, 13.4 et 13.5 du code ISM comme si elles étaient obligatoires, à l'égard des compagnies et des transbordeurs rouliers.

2. Aux fins du paragraphe 1, les États membres ne peuvent déléguer leurs pouvoirs ou s'en remettre, totalement ou partiellement, qu'à un organisme agréé.

Aux fins du point 13.2 du code ISM, un État membre ne peut délivrer une attestation de conformité que pour une compagnie dont le centre d'activité principal est situé sur son territoire. Avant la délivrance de cette attestation, l'État membre consulte l'administration des États dont les transbordeurs rouliers de cette compagnie ont droit de battre pavillon, si cette administration n'est pas celle de l'État membre qui délivre l'attestation.

3. La durée de validité de l'attestation de conformité est limitée à cinq ans à compter de la date de sa délivrance, étant entendu que, dans tous les cas, un contrôle a lieu chaque année afin de confirmer le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité et de vérifier si les modifications éventuellement apportées depuis le dernier contrôle sont conformes aux dispositions du code ISM.

4. La durée de validité du certificat de gestion de la sécurité est limitée à cinq ans à compter de la date de sa délivrance, étant entendu que, dans tous les cas, un contrôle intermédiaire a lieu au moins tous les 30 mois ou plus fréquemment afin de confirmer le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité et de vérifier si les modifications éventuellement apportées depuis le dernier contrôle sont conformes aux dispositions du code ISM.

5. Aux fins du présent règlement, et notamment de l'article 6, chaque État membre accepte les attestations de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par les administrations de tout autre État membre ou par un organisme agréé agissant en son nom.

6. Un État membre reconnaît les attestations de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par les administrations de pays tiers ou en leur nom s'il a l'assurance qu'ils attestent du respect des dispositions du présent règlement.

Les attestations de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés au nom des administrations de pays tiers ne peuvent être reconnus que s'ils ont été délivrés par un organisme agréé.

Article 6

Les États membres s'assurent que les dispositions du présent règlement sont respectées par toutes les compagnies fournissant des services réguliers de transbordeurs rouliers à destination ou au départ de leurs ports.

Article 7

Lorsqu'un État membre estime qu'une compagnie, bien qu'elle soit titulaire d'une attestation de conformité, ne peut exploiter un service de transbordeur roulier sur une ligne régulière à destination ou au départ de ses ports au motif qu'il existe un risque de danger grave pour la sécurité des personnes ou des biens, ou pour l'environnement, l'exploitation du service peut être suspendue jusqu'au moment où le risque a été supprimé.

Dans un tel cas, la procédure suivante s'applique:

- a) l'État membre informe immédiatement la Commission et les autres États membres de sa décision, en la motivant dûment;
- b) la Commission examine si la suspension est justifiée par l'existence d'un danger grave pour la sécurité et l'environnement;
- c) il est décidé, selon la procédure prévue à l'article 10 paragraphe 2, si la décision de l'État membre de suspendre l'exploitation dudit service est justifiée ou non par l'existence d'un danger grave pour la sécurité des personnes et des biens ou pour l'environnement, et, si la suspension n'est pas justifiée, que l'État membre en question sera invité à l'annuler.

Article 8

Afin de tenir compte des dispositions générales du code ISM, la Commission examine l'application du présent règlement trois ans après son entrée en vigueur et propose les mesures qu'elle estime appropriées.

Article 9

Afin de tenir compte des développements intervenus au niveau international, et notamment au sein de l'OMI:

- a) la définition du code ISM figurant à l'article 2;
- b) les périodes de validité de l'attestation de conformité et/ou du certificat de gestion de la sécurité et la périodicité du contrôle y afférent prévues à l'article 5 paragraphes 3 et 4;
- c) l'annexe;
- d) la définition de «l'organisme agréé» figurant à l'article 2

peuvent être modifiées, selon la procédure prévue à l'article 10 paragraphe 2, notamment en vue de l'introduction, dans l'annexe, de lignes directrices destinées aux administrations et relatives à l'application du code ISM.

Article 10

1. La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 paragraphe 1 de la directive 93/75/CEE ⁽¹⁾.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

c) Si, à l'expiration d'un délai de 40 jours à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 11

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1996.

Il est applicable à partir du 1^{er} juillet 1996.

Par dérogation au premier alinéa, sont exemptées jusqu'au 31 décembre 1997 de l'application du présent règlement les compagnies constituées selon le droit grec, dont le centre d'activité principal est situé en Grèce et qui exploitent des transbordeurs rouliers immatriculés en Grèce et battant pavillon grec, desservant de façon régulière exclusivement des ports situés en Grèce.

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

Fait à ...

Par le Conseil

Le Président

⁽¹⁾ Directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19).

ANNEXE

CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES
ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION [CODE INTERNATIONAL DE GESTION
DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)]

Prescriptions relatives à la gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution

TABLE DES MATIÈRES

Préambule

1. Généralités
 - 1.1. Définitions
 - 1.2. Objectifs
 - 1.3. Application
 - 1.4. Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité
2. Politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement
3. Responsabilité et autorité de la compagnie
4. Personnes désignées
5. Responsabilités et autorité du capitaine
6. Ressources et personnel
7. Établissement de plans pour les opérations à bord
8. Préparation aux situations d'urgence
9. Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux
10. Maintien en état du navire et de son armement
11. Documents
12. Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie
13. Certificat, vérification et contrôle

PRÉAMBULE

1. L'objet du présent code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.
2. L'Assemblée a adopté la résolution A.443 (XI) par laquelle elle a invité tous les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.
3. L'Assemblée a aussi adopté la résolution A.680 (17) dans laquelle elle reconnaissait qu'il était nécessaire que la gestion soit structurée de manière satisfaisante pour que le personnel navigant puisse assurer et maintenir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.
4. Étant donné qu'il n'existe pas deux compagnies de navigation, ni deux armateurs identiques et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses, le code est fondé sur des principes et des objectifs généraux.
5. Le code est formulé en termes généraux afin qu'il soit largement appliqué. Il est évident que, aux différents niveaux de la gestion, que ce soit à terre ou en mer, des niveaux différents de connaissance des éléments décrits seront requis.
6. La pierre angulaire d'une bonne gestion de la sécurité est l'engagement au plus haut niveau de la direction. Lorsqu'il s'agit de sécurité et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Définitions

- 1.1.1. «Code international de gestion de la sécurité» (ISM) désigne le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel qu'adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.
- 1.1.2. «Compagnie» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code.
- 1.1.3. «Administration» désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

1.2. Objectifs

- 1.2.1. Les objectifs du code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.
- 1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants:
- 1) offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger;
 - 2) établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés
- et
- 3) améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.
- 1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir:
- 1) que les règles et règlements obligatoires sont observés
- et
- 2) que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables recommandés par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont pris en considération.

1.3. Application

Les prescriptions du présent code peuvent être appliquées à tous les navires.

1.4. Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité

Chaque compagnie devrait établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques suivantes:

- 1) une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
 - 2) des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'État du pavillon pertinentes;
 - 3) une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre;
 - 4) des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent code;
 - 5) des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence
- et
- 6) des procédures d'audit interne et de contrôle de la gestion.

2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- 2.1. La compagnie devrait établir une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui décrive comment les objectifs énoncés au point 1.2 seront réalisés.
- 2.2. La compagnie devrait veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l'organisation, tant à bord des navires qu'à terre.

3. RESPONSABILITÉ ET AUTORITÉ DE LA COMPAGNIE

- 3.1. Si la responsabilité de l'exploitation du navire incombe à une entité autre que le propriétaire de ce navire, ce dernier doit faire parvenir à l'administration le nom complet et les détails de cette entité.
- 3.2. La compagnie devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution ou ayant une incidence sur celles-ci.
- 3.3. La compagnie doit veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches.

4. PERSONNES DÉSIGNÉES

Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient de désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin.

5. RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉ DU CAPITAINE

- 5.1. La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de:
 - 1) mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
 - 2) encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique;
 - 3) donner les ordres et les consignes appropriés d'une manière claire et simple;
 - 4) vérifier qu'il est satisfait aux spécifications;
 - 5) passer en revue le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.
- 5.2. La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

- 6.1. La compagnie devrait s'assurer que le capitaine:
 - 1) a les qualifications requises pour commander le navire;
 - 2) connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie
et
 - 3) bénéficie de tout l'appui nécessaire pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.
- 6.2. La compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise conformément aux prescriptions internationales et nationales pertinentes.
- 6.3. La compagnie devrait établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Les consignes qu'il est essentiel de donner avant l'appareillage devraient être identifiées, établies par écrit et transmises.

- 6.4. La compagnie devrait veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne de manière satisfaisante les règles, règlements, recueils de règles, codes et directives pertinents.
- 6.5. La compagnie devrait établir et maintenir des procédures permettant d'identifier la formation éventuellement nécessaire pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné.
- 6.6. La compagnie devrait élaborer des procédures garantissant que le personnel du navire reçoive les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langues de travail qu'il comprend.
- 6.7. La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité.

7. ÉTABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPÉRATIONS À BORD

La compagnie devrait définir les procédures d'établissement de plans et de consignes pour les principales opérations à bord concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié.

8. PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

- 8.1. La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face.
- 8.2. La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.
- 8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

9. NOTIFICATION ET ANALYSE DES IRRÉGULARITÉS, DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX

- 9.1. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les irrégularités, les accidents et les incidents potentiellement dangereux sont signalés à la compagnie et qu'ils font l'objet d'une enquête et d'une analyse, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution.
- 9.2. La compagnie devrait établir des procédures pour l'application de mesures correctives.

10. MAINTIEN EN ÉTAT DU NAVIRE ET DE SON ARMEMENT

- 10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie.
- 10.2. Pour satisfaire à ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que:
 - 1) des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés;
 - 2) toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue;
 - 3) les mesures correctives appropriées soient priseset que
 - 4) ces activités soient consignées dans un registre.
- 10.3. La compagnie devrait établir dans le cadre du système de gestion de la sécurité des procédures permettant d'identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.

10.4. Les inspections mentionnées au point 10.2 ainsi que les mesures visées au point 10.3 devraient être intégrées dans le programme d'entretien courant.

11. DOCUMENTS

11.1. La compagnie devrait élaborer et maintenir des procédures permettant de contrôler tous les documents et renseignements se rapportant au système de gestion de la sécurité.

11.2. La compagnie devrait s'assurer que:

- 1) des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents;
- 2) les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent
et que
- 3) les documents périmés sont rapidement retirés.

11.3. Les documents utilisés pour décrire et mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité peuvent faire l'objet du «manuel de gestion de la sécurité». Ces documents devraient être conservés sous la forme jugée la plus appropriée par la compagnie. Chaque navire devrait avoir à bord tous les documents le concernant.

12. VÉRIFICATION, EXAMEN ET ÉVALUATION EFFECTUÉS PAR LA COMPAGNIE

12.1. La compagnie devrait effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution sont conformes au système de gestion de la sécurité.

12.2. La compagnie devrait évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système conformément aux procédures qu'elle a établies.

12.3. Les audits ainsi que les éventuelles mesures correctives devraient être exécutés conformément aux procédures établies.

12.4. Le personnel qui procède aux audits ne devrait pas faire partie du secteur soumis à l'audit, à moins que cela soit impossible en raison de la taille et des caractéristiques de la compagnie.

12.5. Les résultats des audits et des révisions devraient être portés à l'attention de l'ensemble du personnel ayant des responsabilités dans le secteur en cause.

12.6. Le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné devrait prendre sans retard les mesures correctives nécessaires pour remédier aux déficiences constatées.

13. CERTIFICAT, VÉRIFICATION ET CONTRÔLE

13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivrée une attestation de conformité le concernant.

13.2. Une attestation de conformité devrait être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du code ISM par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou par le gouvernement du pays, agissant au nom de l'administration, dans lequel la compagnie a choisi de mener ses activités. Cette attestation devrait être acceptée en tant que preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du code.

13.3. Une copie de cette attestation devrait être placée à bord afin que le capitaine puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par l'organisme reconnu par l'administration.

13.4. Un certificat dit «certificat de gestion de la sécurité» devrait être délivré à un navire par l'administration ou par l'organisme reconnu par l'administration. Lorsqu'elle délivre le certificat, l'administration devrait vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

13.5. L'administration, ou un organisme reconnu par l'administration, devrait vérifier à intervalles réguliers le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité du navire, tel qu'approuvé.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 15 février 1995, la Commission a présenté au Conseil sa proposition de règlement du Conseil basé sur l'article 84 paragraphe 2 du traité, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers ⁽¹⁾.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 14 juin 1995 ⁽²⁾. Le Comité économique et social a rendu son avis le 31 mai 1995 ⁽³⁾.

La Commission a modifié sa proposition à la lumière de ces avis et l'a transmise au Conseil le 15 juin 1995 ⁽⁴⁾.

Le 19 juin 1995, le Conseil est parvenu à un accord sur le projet de position commune en vue de l'adoption du règlement. Le Conseil a adopté sa position commune conformément à l'article 189 C du traité le 28 septembre 1995.

II. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

La proposition vise à mettre en œuvre la résolution du Conseil, du 22 décembre 1994, sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers ⁽⁵⁾ dans laquelle le Conseil invitait la Commission «à lui soumettre des propositions de décisions du Conseil concernant (notamment) l'application obligatoire et anticipée, d'ici au 1^{er} juillet 1996, du Code international de gestion de la sécurité [résolution A.741 (18) de l'OMI] ⁽⁶⁾ à tous les services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers opérant à destination ou en provenance de ports européens, dans le respect du droit international».

Le code ISM est un instrument non contraignant, qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1996. Il recommande aux compagnies de transport maritime d'instituer un système de gestion de la sécurité (SGS), consistant en une politique d'entreprise, une structure organisationnelle à terre et à bord des navires, un programme de formation, une gestion du personnel et des navires ainsi que des procédures de contrôle, ce système devant assurer la sécurité d'exploitation des navires et la protection de l'environnement.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

La position commune arrêtée par le Conseil correspond dans une large mesure à la proposition modifiée présentée par la Commission et prend en compte la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen. Les autres modifications introduites par le Conseil ne remettent pas en cause la finalité du règlement proposé mais améliorent plutôt l'efficacité que l'on attend de certaines dispositions ou les clarifient.

A. Amendements proposés par le Parlement et acceptés par le Conseil

La plupart des amendements proposés par le Parlement ont été acceptés sans réserve, d'autres l'ont été en substance mais après avoir été reformulés.

Tous les amendements suivants ont également été acceptés par la Commission:

⁽¹⁾ Doc. COM(95) final 95/0028 (SYN).

⁽²⁾ Doc. PE 192.035.

⁽³⁾ JO n° C 236 du 11. 9. 1995, p. 42.

⁽⁴⁾ Doc. COM(95) 286 final.

⁽⁵⁾ JO n° C 379 du 31. 12. 1994, p. 8, section II point 1.

⁽⁶⁾ Résolution A.741(18) relative au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adoptée par l'assemblée de l'OMI le 4 novembre 1993. Le texte du code ISM est joint en annexe au projet de règlement.

- amendement n° 1 (troisième considérant du texte du Conseil): accepté dans la forme modifiée proposée par la Commission,
- amendement n° 5 (cinquième considérant du texte du Conseil),
- amendement n° 6 (article 2), dans la mesure où il propose une définition de ce que l'on entend par «service régulier»,
- amendement n° 7 (article 4). Le terme «petites» a toutefois été supprimé au paragraphe 2. Le Conseil, ainsi que la Commission, a estimé qu'il était très difficile de définir ce que l'on entendait par «petites» compagnies,
- amendement n° 8 (voir l'article 11 du texte du Conseil),
- amendement n° 9 [voir l'article 2 point i) du texte du Conseil],
- amendement n° 10 (article 5 paragraphe 1),
- amendement n° 11 (article 5 paragraphe 4). Le Conseil préférerait toutefois des contrôles au moins tous les 30 mois. Il a estimé qu'un contrôle intermédiaire une fois par an imposerait aux États membres une charge excessive. Le texte du Conseil correspond également à la norme minimale de l'OMI. Néanmoins, le nouvel article 9 point b) permet de modifier cette fréquence ultérieurement,
- amendement n° 12 (article 5 paragraphe 3),
- amendement n° 14 (article 8 du texte du Conseil). Le Conseil, comme l'a proposé la Commission, a supprimé les termes «et ses interprétations multiples (...) donner lieu».

B. Amendements proposés par le Parlement et rejetés par le Conseil

Tous les amendements suivants ont également été rejetés par la Commission sauf indication contraire.

- Amendements n° 2, n° 3 et n° 4 (considéran^ts 2 *ter*, 2 *quater* et 3)
Ces amendements visent à introduire de nouveaux considérants qui se réfèrent à des questions non couvertes par le règlement.
- Amendement n° 6 (article 2)
Cet amendement a été rejeté dans la mesure où il introduit une nouvelle définition de ce que l'on entend par «navire de mer», car la définition proposée par le Parlement exclut les bateaux qui naviguent dans des eaux protégées ou au proche voisinage de telles eaux.
- Amendement n° 13 (article 7)
L'amendement proposé pourrait affecter le droit des États membres d'imposer des conditions à la reprise du service.
- Amendement n° 15 [première⁽¹⁾ et deuxième parties] (article 9 du texte du Conseil)
Cet amendement a été rejeté car la Communauté n'est pas habilitée à modifier le code ISM.
- Amendement n° 16 (article 9 *bis*)
On a estimé que ce nouvel article n'était pas nécessaire et qu'il interférerait avec les responsabilités des États membres.

C. Principales modifications apportées par le Conseil non proposées par le Parlement

Neuvième considérant: ce nouveau considérant contribue à justifier, corrélativement à l'article 211 paragraphe 3 de l'UNCLOS (voir la fin de l'article 4 paragraphe 1) l'application anticipée du code ISM aux compagnies de pays tiers et à leurs navires transportant des passagers, qui desservent des ports de la Communauté.

(¹) La première partie a été acceptée par la Commission.

Onzième considérant: ce nouveau considérant justifie le nouvel article 4 paragraphe 2.

Douzième considérant: ce nouveau considérant correspond à la nouvelle version de l'article 5.

Dernier considérant: ce nouveau considérant explique le nouvel article 11 deuxième alinéa.

Article 3: les termes «quel que soit» ont été supprimés car ils pourraient être interprétés comme une tentative d'appliquer le droit communautaire en dehors du territoire de la Communauté.

Article 4 paragraphe 1: les termes «en tant que condition préalable à la fourniture de services» ont été remplacés par les termes «pour que leurs navires puissent fournir des services» afin de ne pas donner l'impression que les compagnies et les navires devraient être soumis à une procédure d'autorisation préalable avant de fonder une compagnie maritime.

Article 5 paragraphe 2 deuxième alinéa: cet alinéa correspond à l'article 5 paragraphe 3 de la proposition de la Commission. On a retenu l'idée qu'un État membre ne peut délivrer une attestation de conformité que pour une compagnie dont le centre d'activité principal est situé sur son territoire. Afin de tenir compte de la disposition du point 13.2 du code ISM, il a été prévu que les États dont les navires appartenant à la compagnie battent pavillon seraient consultés par l'État membre qui délivre l'attestation.

Article 5 paragraphes 5 et 6: ces paragraphes correspondent à l'article 6 paragraphes 2 et 3 de la proposition de la Commission. Le libellé est devenu plus explicite.

Article 7: le terme «risque» a été ajouté au premier alinéa. La fin du point c) a été modifiée de telle sorte que ce ne soit pas la Communauté mais l'organisme qui a pris la décision de suspendre l'exploitation qui décide d'annuler cette décision. Les effets de la demande de la Communauté visant à annuler la décision de suspension ont été expliqués dans le quatorzième considérant.

Article 9: le Conseil a ajouté un nouveau point b) dont la signification est expliquée dans les observations relatives à l'amendement n° 11 du Parlement (voir la partie A).

Article 10: le Conseil a introduit la procédure de comité III variante a) fixée par la décision 87/373/CEE.
