

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(95) 28 final
Bruxelles, le 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

CONCERNANT LA GESTION DE LA SECURITE
DES TRANSBORDEURS ROULIERS DE PASSAGERS

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. La tragédie du naufrage du transbordeur roulier de passagers *Estonia* entre Tallin et Stockholm, le 28 septembre 1994, qui a causé la mort de plus de 900 personnes, a attiré une fois de plus l'attention de tous les responsables sur l'urgence de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des navires transportant des passagers. Cet accident vient s'ajouter à une longue série d'accidents impliquant des transbordeurs, dont les plus tristement célèbres ont été ceux du *Scandinavian Star* et du *Herald of Free Enterprise*. Le tableau en annexe indique les circonstances et le nombre de victimes d'autres grandes catastrophes impliquant des transbordeurs depuis 1980.

2. En février 1993, la Commission a soumis au Parlement et au Conseil une communication sur une politique commune de la sécurité maritime¹ qui, contient un programme d'action portant également sur l'amélioration de la sécurité des navires transportant des passagers. Plusieurs mesures concrètes sur la formation des équipages, sur les sociétés de classification et sur le contrôle par l'État du port amélioreront considérablement la sécurité des transbordeurs rouliers. Le Conseil a déjà adopté, le 22 novembre 1994, les deux premières propositions. Les services de la Commission élaborent actuellement une proposition sur les normes de construction auxquelles doivent répondre les navires transportant des passagers non encore couverts par des conventions internationales.

3. Il manque toujours un élément important, à savoir la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers. Il existe dans la plupart des secteurs à haut risque des règles et des procédures de sécurité claires et détaillées sur tous les aspects de leurs activités. Le secteur maritime est en retard à cet égard. L'Organisation maritime internationale (OMI) l'a reconnu. Des travaux supplémentaires au sein de l'OMI ont conduit à l'adoption de la résolution OMI A.741 (18) intitulée "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)). Cette résolution sera intégrée à la convention SOLAS 74 (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer). Elle ne s'appliquera toutefois aux transbordeurs rouliers qu'à partir du 1er juillet 1998. En outre, la manière dont le Code ISM est rédigé indique qu'il ne s'agit que d'une recommandation.

4. Au paragraphe 28 de la deuxième partie de la communication précitée, la Commission déclare déjà qu'une application obligatoire spécifique du Code aux navires transportant des passagers doit être examinée. La date proposée par l'OMI (juillet 1998) est trop éloignée. La Commission propose donc de la ramener à juillet 1996, comme le propose

¹ COM(93) 66 final du 24 février 1993.

le Conseil dans sa résolution du 22 décembre 1994², et d'assurer que toutes les dispositions de ce Code soient rendues obligatoires pour toutes les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers à destination ou à partir de ports de la Communauté. A partir du 1er juillet 1996, il existera donc pour toutes les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers, indépendamment de leur pavillon, une politique de gestion de la sécurité intégrée applicable en pratique à tous les transbordeurs rouliers qu'elles exploitent.

NÉCESSITÉ D'UN RÈGLEMENT DU CONSEIL

5. a) Quels sont les objectifs de l'action envisagée au regard des obligations de la Communauté ?

A cet égard, la Communauté a pour mission d'assurer la sécurité du transport maritime (article 84, paragraphe 2, du Traité, en liaison avec l'article 75, paragraphe 1, sous c)). Plus spécifiquement, l'action proposée vise à assurer la sécurité des transbordeurs rouliers transportant des passagers exploités sur des lignes régulières à partir de ports situés dans la Communauté. Il s'agit là d'ailleurs d'un élément de la politique commune de la sécurité maritime adoptée par la Commission le 23 février 1993. Par ailleurs, le Conseil a adopté le 22 novembre 1994 une résolution sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers³ qui invite la Commission à soumettre une proposition sur l'application obligatoire et anticipée du Code international de gestion de la sécurité (résolution A.741 (18) de l'OMI) à tous les services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers opérant à destination ou à partir de ports européens, dans le respect du droit international.

- b) L'action envisagée incombera-t-elle à la Communauté uniquement ou la responsabilité sera-t-elle partagée avec les États membres ?

La responsabilité sera partagée entre la Communauté et les États membres.

- c) Quelle est la dimension communautaire du problème ?

Des millions de citoyens européens et d'autres personnes voyageant en Europe utilisent ce type de transport, qui se pratique dans des centaines de ports dans la Communauté. Tous les États membres sont concernés en tant qu'États du pavillon. Treize États membres sont également concernés du fait qu'ils sont responsables de la sécurité sur les lignes régulières de transbordeurs rouliers à destination et à partir de leurs ports. Il importe, en outre, d'éviter toute distorsion de la concurrence entre les ports de la CE.

- d) Quelle est la meilleure solution en matière d'utilisation des ressources de la Communauté, d'une part, et des ressources des États membres, d'autre part ?

² JO n° C 379 du 31.12.1994, p. 8.

³ Voir note n° 2 au bas de la première page.

Une action au niveau communautaire assurera l'application des dispositions du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) anticipativement, simultanément, obligatoirement et sans distorsion de la concurrence entre les services de transbordeurs et les ports dans toute la Communauté.

- e) Quelle est la valeur ajoutée concrète de l'action envisagée par la Communauté, et quel serait le prix d'une non-action ?

Le règlement se traduira par une amélioration de la sécurité en mer à trois niveaux :

- a) le régime qu'il prévoit sera applicable deux ans avant le régime ISM de l'IMO;
- b) les dispositions du Code ISM ne sont pas obligatoires. Le règlement palliera cette lacune.
- c) le système de gestion de la sécurité de chaque transbordeur roulier exploité sur une ligne régulière à partir ou à destination d'un port de la Communauté devra être considéré comme satisfaisant par un État membre. Cet aspect est particulièrement important, car les États membres n'aiment guère s'en remettre à la seule administration d'un grand nombre d'États de pavillons tiers pour assurer le respect des règles de sécurité d'une manière générale;

Le coût de la non-action en termes monétaires est limité à la valeur des dégâts subis par les transbordeurs rouliers et les infrastructures maritimes, et au coût de la remise en état des voies d'accès maritime. Cependant, le coût essentiel de la non-action se traduit en pertes de vies humaines, comme l'a montré le récent naufrage de l'*Estonia*.

- f) Que peut faire la Communauté ?

La seule manière dont la Communauté peut atteindre l'objectif d'une application anticipée et obligatoire du Code ISM, comme l'a déjà convenu le Conseil, est d'arrêter un règlement fixant une date rapprochée pour l'application directe.

- g) Faut-il une législation uniforme, ou une directive fixant les objectifs généraux et chargeant les États membres de l'exécution sera-t-elle suffisante ?

Une législation uniforme sous la forme d'un règlement s'impose pour les raisons précitées. Conformément au principe de proportionnalité, le règlement proposé établira au niveau communautaire des règles pour la gestion de la sécurité des navires rouliers transportant des passagers qui ont été acceptées au niveau international et soutenues par tous les États membres. Le recours à une directive exigerait des délais supplémentaires suffisants pour le déroulement de toutes les procédures parlementaires qu'exige la transposition dans le droit national des États membres. La volonté de faire appliquer le Code bien avant la date fixée par l'OMI serait ainsi vidée de sa substance.

CONTENU DU RÈGLEMENT

6. Le règlement fixe des dispositions pour l'application obligatoire du Code ISM à tous les transbordeurs rouliers exploités sur des lignes régulières à destination et à partir de ports situés dans la Communauté européenne.

7. Dès l'entrée en vigueur du règlement, le 1er janvier 1996, les compagnies de navigation devront adopter des politiques en matière de gestion de la sécurité applicables dans les compagnies elle-mêmes et à bord de tous les transbordeurs rouliers qu'elles exploitent. Ces politiques doivent être appliquées effectivement à partir du 1er juillet 1996, à défaut de quoi les transbordeurs rouliers en cause ne pourront pas être exploités.

8. Il appartient à tout État membre de délivrer l'autorisation d'exploitation des navires à partir de ses ports. Les États membres doivent donc faire usage de ce pouvoir pour garantir que les compagnies respectent les exigences en matière de gestion de la sécurité que le règlement leur impose, en contrôlant aussi bien les compagnies que les navires qu'elles exploitent.

(a) C'est à l'État membre du pavillon qu'il incombe de contrôler les navires battant son pavillon. Il appartient également aux États membres de contrôler les compagnies établies sur leur territoire. Dès lors qu'un État membre a certifié une compagnie conforme aux réglementations, les autres États membres peuvent et doivent se fier à cette certification.

(b) Dans le cas des navires battant pavillon d'un État tiers, l'État membre à destination du port duquel le transbordeur opère doit vérifier si ces navires et la compagnie qui les exploite sont conformes aux dispositions du règlement à la satisfaction dudit État membre.

(c) Dans le cas de compagnies établies à l'extérieur de la Communauté, un État membre peut établir leur conformité sur la seule base de documents. Lorsque l'État membre concerné estime qu'il ne peut s'en remettre à des documents uniquement, il peut demander toute autre forme de preuve.

(d) Le présent règlement ne traite pas du cas des compagnies établies dans la Communauté qui exploitent des transbordeurs rouliers exclusivement en dehors de la Communauté. Le niveau de gestion de la sécurité de ces compagnies et de leurs navires sera amélioré en temps utile par l'application du Code ISM via la convention SOLAS.

Lorsqu'un État découvre qu'une compagnie exploitant une ligne régulière à partir de ses ports constitue un risque pour la sécurité, bien qu'un document de conformité valable ait été délivré ou reconnu, il peut suspendre l'exploitation jusqu'à ce que le risque ait été supprimé. La suspension doit être notifiée rapidement à la Commission, qui, après avoir examiné la question, prend, avec l'assistance d'un comité, une décision sur le point de savoir si la suspension est justifiée ou si elle doit l'annuler.

9. Le règlement déclare que la conformité doit être contrôlée au moins tous les ans, et que si un État membre délègue ses pouvoirs ou s'en remet à un autre organisme aux fins de ce contrôle, il ne peut le faire que s'il s'agit d'un organisme agréé remplissant les exigences de qualité imposées par la directive 94/57/CEE 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 maritimes⁴.

10. La Commission peut modifier, avec l'aide du comité, les dispositions spécifiques tirées du Code ISM pour les adapter à l'évolution de la situation, notamment dans les instances internationales.

A la lumière de ces développements, la Commission peut, par la même procédure, modifier la définition de la notion d'organisme agréé, et ajouter à l'annexe des orientations sur l'application du Code ISM destinées aux administrations. La Commission pourrait être amenée à le faire pour prendre dûment en considération les nouvelles résolutions de l'OMI sur l'application du Code ISM, telles que les orientations encore en préparation dans le cadre de l'OMI.

Comme nous l'avons dit ci-dessus, le comité est également chargé de donner son avis sur le maintien ou à l'annulation de mesures de suspension prises par les Etats membres.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES

Article premier

Cet article définit l'objet du règlement : améliorer la sécurité en mer et la prévention de la pollution marine grâce à la mise en place et au maintien de systèmes de gestion de la sécurité adéquats par les compagnies.

Article 2

Cet article définit les principales notions utilisées dans le règlement.

Article 3

Cet article définit les compagnies couvertes par le règlement, à savoir celles exploitant des transbordeurs rouliers sur des lignes régulières à destination ou à partir de ports de la Communauté.

⁴ JO n° L 319 du 12.12.1994, p. 20.

Article 4

Cet article énonce les obligations qui incombent aux compagnies. Elles doivent se conformer aux dispositions du Code ISM telles qu'elles sont énoncées dans l'annexe, mais en agissant comme si elles étaient obligatoires. Le respect de cette obligation sera une condition essentielle de l'autorisation d'exploiter des transbordeurs rouliers sur des lignes régulières à destination ou à partir de ports de la Communauté.

Article 5

Cet article énonce les obligations des États membres en qualité d'États du pavillon. Elles portent sur la certification par les États membres du respect de l'annexe par les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers battant leur pavillon.

Le paragraphe 1 déclare que les États membres sont responsables du contrôle du respect du règlement par les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers battant leur pavillon.

Le paragraphe 2 régit la possibilité ouverte aux États membres de déléguer leurs pouvoirs ou de s'en remettre à des personnes ou à des organismes extérieurs à leur administration, entièrement ou partiellement, pour autant qu'il s'agisse d'organismes agréés au sens de la directive 94/57/CE du Conseil 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.

Le paragraphe 3 établit le principe de la reconnaissance mutuelle des documents de conformité délivrés, aux fins de certification, par d'autres États membres ou en leur nom à des compagnies établies sur leur territoire.

Le paragraphe 4 déclare que le contrôle visé aux deux premiers paragraphes doit être effectué au moins tous les ans.

Article 6

Le paragraphe 1 prévoit l'obligation pour les États membres d'assurer que les compagnies et les transbordeurs rouliers satisfont au présent règlement en guise de condition à l'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers à partir des ports des États membres.

Le paragraphe 2 interdit aux États membres de refuser l'autorisation d'exploiter sur des lignes régulières à partir de leurs ports des transbordeurs rouliers titulaires de certificats délivrés par d'autres États membres, au motif que les navires en cause ne seraient pas conformes aux dispositions du Code ISM, car ces certificats doivent être considérés comme valables aux fins précitées.

Le paragraphe 3 traite des certificats délivrés par des pays tiers. Les États membres ont la faculté de reconnaître ces certificats comme valables, et de permettre l'exploitation sur des lignes régulières à partir de leurs ports de transbordeurs rouliers titulaires de certificats de ce type. Il importe de remarquer que le paragraphe 3 ne dit rien quant à la

reconnaissance par les États membres de la validité intrinsèque des certificats délivrés par des pays tiers. Les navires titulaires de ces certificats pourront toujours mouiller dans les ports communautaires. Le paragraphe veut dire qu'*avant de permettre un service régulier à partir d'un de ses ports*, un État membre a le droit et l'obligation de vérifier si les dispositions du Code ISM tel qu'il est contenu dans le présent règlement ont été respectées, et s'il peut estimer qu'il suffit que les certificats aient été délivrés par une administration compétente d'un pays tiers ou en son nom.

Article 7

Un État membre peut, pour des raisons de risques graves pour la sécurité ou l'environnement, suspendre l'exploitation du service, bien que la Compagnie possède un Document de Conformité, et soumettre le cas à la Commission. Il appartiendra alors à la Commission, assistée par un comité consultatif, de décider si la suspension est justifiée et si elle peut être maintenue.

Article 8

L'article 8 régit la possibilité pour la Commission de modifier la définition de la notion d'"organisme agréé", la définition du "Code ISM" et son annexe corollaire, et de trancher quant aux suspensions d'autorisations décidées par les États membres, avec l'aide d'un comité consultatif.

Article 9

La Commission est assistée par un comité agissant conformément à une procédure consultative (procédure n° 1 de la décision du Conseil 87/373/CEE, du 13 juillet 1987, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁵). Ce comité est celui qui a été créé par l'article 12 de la directive du Conseil 93/75/CE, 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 polluantes⁶. Ce comité est aussi le même que celui prévu dans la Proposition 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.⁷

⁵ JO n° L 197 du 18.7.1987, p. 33.

⁶ JO n° L 247 du 5.10.1993. p. 19.

⁷ JO n° C 107 du 15.4.94. p.14

Article 10

Le règlement entrera en vigueur le 1er janvier 1996. Il sera appliqué à partir du 1er juillet 1996. Ces dates sont les plus rapprochées possible pour anticiper sur l'entrée en vigueur du Code ISM au niveau international.

Annexe

L'annexe contient le Code international de gestion de la sécurité adopté par l'Organisation maritime internationale par sa résolution de l'Assemblée A.741 (18) du 4 novembre 1993.

ANNEXE
Accidents graves impliquant des transbordeurs depuis 1980
(mis à part le naufrage de l'Estonia)

Bâtiment	Date	Lieu	Cause	Nombre de morts
Don Juan	avril 1980	Philippines	collision avec une péniche	plus de 1 000
Tamomas II	janvier 1981	Indonésie	incendie à bord	431 (officiellement)
Sarnia	mai 1986	sur la Meghna, au Bangladesh	a chaviré dans une tempête	600
Amiral Nakhinov	août 1986	mer Noire	collision avec un cargo	425
Herald of Free Enterprise	mars 1987	Zeebrugge, Belgique	porte non fermée	193
Dona Paz	décembre 1987	mer de Subuyan, Philippines	collision avec un pétrolier	4 386
Rosalie	1988	Détroit de San Bemandino, Philippines	a sombré	400
Bintang Madura	1988	mer de Java, Indonésie		Plus de 200
Scandinavian Star	1990	Skaggerak	incendie	158
transbordeur égyptien	décembre 1991	près du port de Safaga	collision avec un récif de corail	460
Moby Prince	1991	au large de Gênes, en Italie	collision	140
Neptune	1993	au large de Port-au-Prince, à Haïti	a sombré	environ 2 000
Jan Heweliusz	janvier 1993	mer Baltique	tempête	plus de 50
transbordeur bangladais	août 1994	sur la Meghna	tourbillon	350
transbordeur bangladais	octobre 1994	golfe du Bengale	mauvais temps	plus de 100

Source : ITF News, 17 novembre 1994, p. 28.

**CONCERNANT LA GESTION DE LA SECURITE
DES TRANSBORDEURS ROULIERS DE PASSAGERS**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, notamment son article 84, paragraphe 2, et statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189c du Traité,

vu la proposition de la Commission¹,

en coopération avec le Parlement Européen²,

vu l'avis du Comité économique et social,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 (résolution A.741 (18) de l'OMI) a été adopté par l'OMI le 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 1er juillet 1998;

considérant que l'application du Code international de gestion de la sécurité 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 international de gestion de la sécurité;

considérant que la préoccupation la plus urgente de la Communauté est la gestion de la sécurité des navires rouliers de passagers;

considérant que dans sa résolution du 22 décembre 1994 sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers le Conseil a invité la Commission à présenter une proposition concernant l'application obligatoire et anticipée du Code international de gestion de la sécurité à tous les services réguliers de transbordeurs de passagers à destination ou à partir de ports européens, dans le respect du droit international;

considérant que la sécurité des personnes en mer peut être améliorée d'une manière effective par une application stricte et obligatoire du Code international de gestion de la sécurité;

considérant qu'il faut une application stricte et obligatoire pour assurer la mise en place et le maintien adéquats de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers de mer destinés à transporter des passagers, aussi bien au niveau des compagnies qu'au niveau des navires;

¹ JO n° C ...

² JO n° C ...

³ JO C

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 de gestion de la sécurité adéquates 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, exploités ou que l'on souhaite exploiter sur une ligne régulière à partir de leurs ports, est de conditionner cette exploitation au respect effectif des règles de sécurité par les transbordeurs;

considérant qu'un État membre doit pouvoir suspendre l'exploitation de certains transbordeurs rouliers à partir de ses ports s'il estime qu'ils menacent gravement la sécurité ou l'environnement, sous réserve d'une décision de la Commission assistée par un comité consultatif;

considérant qu'un contrôle annuel du respect des règles de sécurité est apte à garantir la permanence des efforts déployés par les compagnies pour maintenir le niveau de gestion de la sécurité exigée;

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 conformes aux exigences de la directive du Conseil 94/57/CE 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 maritimes⁴;

considérant qu'il faut que la Commission soit assistée par un comité de nature consultative pour assurer que les normes fixées par le règlement, notamment les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes agréés, demeurent adéquates et le plus possible parallèles aux normes internationales;

considérant qu'une action au niveau communautaire est le meilleur moyen d'assurer une application obligatoire et anticipée des dispositions du Code, et un contrôle effectif de son application, en évitant toute distorsion de la concurrence entre ports de la Communauté et transbordeurs rouliers; que seul un règlement, dont l'applicabilité est directe, peut assurer une application anticipée et obligatoire des dispositions du code; que, pour une application anticipée, le règlement doit être applicable à partir du 1er juillet 1996.

A ARRÊTE LE PRESENT REGLEMENT :

⁴ JO n° L 319 du 12.12.1994, p. 20.

Article premier

Le présent règlement vise à améliorer la gestion de la sécurité, à bord et à terre, de l'exploitation et de la prévention de la pollution des transbordeurs rouliers, opérant sur des lignes régulières à destination ou en provenance des ports de la Communauté européenne en assurant :

- la mise en place et l'entretien adéquat par les compagnies de systèmes de gestion de la sécurité à bord et à terre, et
- le contrôle de ces systèmes par les administrations de l'État du pavillon et du port.

Article 2

Aux fins du présent règlement et du Code ISM, on entend par

"transbordeur roulier" : un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules (routiers et ferroviaires) d'embarquer à bord et de débarquer du navire en roulant, et prévu pour plus de 12 passagers;

"compagnie" : le propriétaire d'un transbordeur roulier, ou tout autre organisme ou toute autre personne telle que le gestionnaire ou l'affréteur coque nue qui a reçu du propriétaire la responsabilité d'exploiter le transbordeur roulier;

"organisme agréé" : un organisme agréé conformément aux dispositions 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 maritimes¹;

"Code ISM" : le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution tel qu'il a été adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution de l'Assemblée A.741 (18) du 4 novembre 1993, et annexé au présent règlement;

"administration" : le gouvernement de l'État dont le transbordeur roulier a le droit de battre le pavillon;

"document de conformité" : le document délivré aux compagnies conformément au présent règlement;

"certificat de gestion de sécurité" : le certificat délivré aux transbordeurs rouliers conformes au présent règlement;

¹ JO n° L 319 du 12.12.1994, P. 20.

Article 3

Le présent règlement s'applique aux compagnies, quel que soit leur lieu de constitution, d'établissement ou d'opération, qui exploitent au moins un transbordeur roulier opérant à destination et à partir d'un port de la Communauté européenne sur une ligne régulière, quel que soit son pavillon.

Article 4

Toutes les compagnies doivent être conformes à toutes les dispositions des paragraphes 1.2. à 13.5. du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, comme si elles étaient obligatoires, et non pas seulement recommandées, en tant que condition préalable à la fourniture de services réguliers à destination ou à partir d'un port de la Communauté européenne.

Article 5

1. Les États membres se conforment aux dispositions des paragraphes 13.2., 13.4. et 13.5. du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, comme si elles étaient obligatoires et non pas seulement recommandées, à l'égard des compagnies et des transbordeurs rouliers.
2. Aux fins du présent règlement, les États membres ne peuvent déléguer leurs pouvoirs ou s'en remettre, totalement ou partiellement, qu'à un organisme agréé.
3. Aux fins du paragraphe 13.2. du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, les documents de conformité délivrés par les autorités d'un État membre dans le territoire duquel une compagnie exerce ses activités ou par un organisme agréé agissant en son nom sont acceptés par les autres États membres.
4. Aux fins du paragraphe 13.5. du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, un contrôle périodique a lieu au moins tous les ans.

Article 6

1. Les États membres s'assurent du respect effectif des dispositions du présent règlement avant de permettre à des compagnies de fournir des services de transbordeur roulier à destination ou à partir de leurs ports.

2. Aux fins du paragraphe 1, tout État membre doit accepter les certificats délivrés par les autorités de tout autre État membre.
3. Chaque État membre reconnaît les documents de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par les administrations des pays tiers ou par des organismes agréés agissant à leur nom s'il sont établis à sa satisfaction qu'ils garantissent le respect des dispositions du présent règlement.

Article 7

Lorsqu'un État membre estime qu'une compagnie, malgré le fait qu'elle possède un Document de Conformité, ne peut exploiter sur une ligne régulière à destination ou à partir de ses ports au motif que cela constituerait un risque grave pour la sécurité des personnes ou des biens, ou pour l'environnement, l'exploitation dudit 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 la Commission et les autres États membres de sa décision, en la motivant dûment;
- (b) la Commission examine la question de savoir si la suspension est justifiée pour des raisons de risques graves pour la sécurité et l'environnement;
- (c) conformément à la procédure fixée à l'article 9, paragraphe 2, la Commission informe l'État membre que sa décision de suspendre l'autorisation est justifiée ou n'est pas justifiée pour des raisons de risques graves pour la sécurité ou l'environnement. Si la Commission considère que la suspension n'est pas justifiée, elle décide d'annuler la décision de l'État membre.

Article 8

Pour prendre en compte les développements au niveau international,

- (1) la définition du "Code ISM" contenue à l'article 2,
- (2) l'annexe,
- (3) la définition de l'"organisme agréé" contenue à l'article 2,

peuvent être modifiées, notamment pour introduire dans l'annexe des orientations destinées aux administrations en vue de l'application du Code ISM conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2.

Article 9

1. La Commission est assistée par le comité établi par l'article 12, paragraphe 1, de la directive du Conseil 93/75/CE².
2. Lorsqu'il est fait référence au paragraphe 1, la procédure suivante s'applique :
 - (a) le représentant de la Commission soumet au comité visé au paragraphe 1 un projet des mesures à prendre;
 - (b) le comité émet son avis dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, éventuellement par un vote;
 - (c) l'avis figure au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de faire inscrire son avis au procès-verbal;
 - (d) la Commission tient le plus grand compte de l'avis du comité. Elle informe le comité de la manière dont son avis a été pris en compte.

Article 10

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1996. Il est applicable à partir du 1er juillet 1996.

Le présent règlement est obligatoire en tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

² Directive du Conseil 93/75/CE 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 SECURITE DE L'EXPLOITATION
DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION
(CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE
LA SECURITE (CODE ISM))

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA GESTION DE LA SECURITE
ET DE LA PREVENTION DE LA POLLUTION

TABLE DES MATIERES

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 Responsabilités et autorité de la compagnie
- 4 Personne(s) désignée(s)
- 5 Responsabilités et autorité du capitaine
- 6 Ressources et personnel
- 7 Etablissement 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

PREAMBULE

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 Etant 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 qu'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 GENERALITES

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'Etat 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 oeuvre 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'Etat 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 MATIERE DE SECURITE 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 décrit comment les objectifs énoncés au paragraphe 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 RESPONSABILITES ET AUTORITE 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 PERSONNE(S) DESIGNEE(S)

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 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 RESPONSABILITES ET AUTORITE 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 oeuvre 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 oeuvre 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 langue(s) de travail qu'il comprenne.

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 ETABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPERATIONS A 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 PREPARATION 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 IRREGULARITES, 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 ETAT 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 prises; et
- .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 paragraphe 10.2 ci-dessus ainsi que les mesures visées au paragraphe 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
- .3 les documents périmés sont rapidement retirés.

11.3 Les documents utilisés pour décrire et mettre en oeuvre 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 VERIFICATION, EXAMEN ET EVALUATION EFFECTUES 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 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 défauts constatés.

13 CERTIFICAT, VERIFICATION ET CONTROLE

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.

ISSN 0254-1491

COM(95) 28 final

DOCUMENTS

FR

07

N° de catalogue : CB-CO-95-036-FR-C

ISBN 92-77-85315-8

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg