

Journal officiel

de l'Union européenne

C 264 E

48^e annéeÉdition
de langue française

Communications et informations

25 octobre 2005

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Communications</i>	
	Conseil	
2005/C 264 E/01	Position commune (CE) n° 30/2005 du 18 juillet 2005 arrêtée par le Conseil, conformément à la procédure établie par l'article 251 du traité établissant la Communauté européenne, en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative aux piles et aux accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE	1
2005/C 264 E/02	Position commune (CE) n° 31/2005 du 18 juillet 2005 arrêtée par le Conseil, conformément à la procédure établie par l'article 251 du traité établissant la Communauté européenne, en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'application aux institutions et aux organes de la Communauté européenne des dispositions de la Convention d'Århus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement	18
2005/C 264 E/03	Position commune (CE) n° 32/2005 du 18 juillet 2005 arrêtée par le Conseil, conformément à la procédure établie par l'article 251 du traité établissant la Communauté européenne, en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil	28

FR

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 30/2005

arrêtée par le Conseil le 18 juillet 2005

en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE

(2005/C 264 E/01)

(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 175, paragraphe 1, et son article 95, paragraphe 1, en liaison avec les articles 4, 5 et 18 de la présente directive,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Il est souhaitable d'harmoniser les mesures nationales relatives aux piles et aux accumulateurs et aux déchets de piles et d'accumulateurs. L'objectif premier de la présente directive consiste à limiter l'impact négatif des piles et des accumulateurs et des déchets de piles et d'accumulateurs sur l'environnement, contribuant ainsi à la protection, à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'environnement. La base juridique est donc l'article 175, paragraphe 1, du traité. Néanmoins, il est également opportun de prendre des mesures au niveau communautaire sur la base de l'article 95, paragraphe 1, du traité, afin d'harmoniser les exigences concernant la teneur en métaux lourds des piles et des accumulateurs

et leur marquage, et d'assurer ainsi le bon fonctionnement du marché intérieur en évitant les distorsions de concurrence au sein de la Communauté.

(2) La communication de la Commission du 30 juillet 1996 concernant le réexamen de la stratégie communautaire pour la gestion des déchets a fixé des orientations concernant la future politique communautaire dans ce domaine. Cette communication souligne la nécessité de réduire la quantité de substances dangereuses dans les déchets et les avantages que peuvent présenter des règles communautaires limitant la présence de ces substances dans les produits et processus de production. Elle précise en outre que, lorsque la génération de déchets ne peut être évitée, il convient de réutiliser ou de valoriser ces déchets pour les matériaux qu'ils contiennent ou l'énergie qu'ils peuvent produire.

(3) La directive 91/157/CEE du Conseil du 18 mars 1991 relative aux piles et aux accumulateurs contenant certaines matières dangereuses ⁽⁵⁾ a permis un rapprochement des législations des États membres dans ce domaine. Cependant, les objectifs de cette directive n'ont pas été pleinement atteints. La décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement ⁽⁶⁾ et la directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil du

⁽¹⁾ JO C 96 du 21.4.2004, p. 5.

⁽²⁾ JO C 117 du 30.4.2004, p. 5.

⁽³⁾ JO C 121 du 30.4.2004, p. 35.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004, p. 354), position commune du Conseil du ... (non encore parue au Journal officiel) et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 78 du 26.3.1991, p. 38. Directive modifiée par la directive 98/101/CE de la Commission (JO L 1 du 5.1.1999, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

27 janvier 2003 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) ⁽¹⁾ ont également souligné la nécessité de réviser la directive 91/157/CEE. Aussi, par souci de clarté, la directive 91/157/CEE devrait être révisée et remplacée.

- (4) Afin de réaliser les objectifs qu'elle poursuit en matière d'environnement, la présente directive interdit la mise sur le marché de certaines piles et de certains accumulateurs contenant du mercure ou du cadmium. Elle encourage également un niveau élevé de collecte et de recyclage des déchets de piles et d'accumulateurs, ainsi qu'une amélioration de la performance environnementale de tous les acteurs du cycle de vie des piles et des accumulateurs, par exemple les producteurs, les distributeurs et les utilisateurs finals et, en particulier, ceux qui participent directement aux activités de traitement et de recyclage des déchets de piles et d'accumulateurs. Les règles spécifiques nécessaires à cette fin complètent la législation communautaire en vigueur sur les déchets, notamment la directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets ⁽²⁾, la directive 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets ⁽³⁾ et la directive 2000/76/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2000 sur l'incinération des déchets ⁽⁴⁾.
- (5) Afin d'éviter que les déchets de piles et d'accumulateurs ne soient mis au rebut d'une manière polluant l'environnement et de ne pas semer le trouble dans l'esprit des utilisateurs finals avec des exigences de gestion des déchets variant selon le type de piles et d'accumulateurs, la présente directive devrait s'appliquer à toutes les piles et à tous les accumulateurs mis sur le marché dans la Communauté. Un champ d'application aussi étendu devrait également permettre de réaliser des économies d'échelle en matière de collecte et de recyclage tout en préservant au mieux les ressources.
- (6) La fiabilité des piles et des accumulateurs, qui constituent une source d'énergie essentielle dans notre société, est indispensable à la sécurité de nombreux produits, appareils et services.
- (7) Il est opportun de faire la distinction entre les piles et accumulateurs portables, d'une part, et les piles et accumulateurs industriels et automobiles, d'autre part. La mise en décharge des piles et des accumulateurs industriels et automobiles ou leur élimination par incinération devraient être interdites.
- (8) Les piles et accumulateurs industriels incluent, par exemple, les piles et accumulateurs utilisés pour l'alimentation électrique d'urgence ou de secours dans les hôpitaux, les aéroports ou les bureaux, les piles et accumulateurs utilisés dans les trains ou les avions, ainsi que les piles et accumulateurs utilisés sur les plateformes pétrolières en mer ou dans les phares. Ces exemples incluent également les piles et accumulateurs conçus exclusivement pour les terminaux de paiement portatifs dans les magasins et les restaurants, les lecteurs de code

à barres dans les magasins, l'équipement vidéo professionnel destiné aux chaînes de télévision et aux studios professionnels, les lampes de mineur et les lampes de plongée fixées sur les casques de mineur et de plongée utilisés par des professionnels, des piles et des accumulateurs de secours destinés à éviter que les portes électriques ne bloquent ou n'écrasent des personnes, des piles et des accumulateurs utilisés dans les appareillages d'instrumentation ou dans les différents types d'équipement de contrôle et de mesure, et des piles et des accumulateurs utilisés pour des applications à panneaux solaires, des applications photovoltaïques et d'autres applications utilisant des énergies renouvelables. Les piles et accumulateurs industriels incluent aussi les piles et accumulateurs utilisés dans les véhicules électriques, comme les voitures, les fauteuils roulants, les bicyclettes, les véhicules d'aéroport et les véhicules de transport automatisés. Pour compléter cette liste non exhaustive d'exemples, on devrait considérer que toute pile ou tout accumulateur qui n'est pas scellé et qui n'est pas automobile est de nature industrielle.

- (9) Les piles ou accumulateurs portables, c'est-à-dire toute pile ou tout accumulateur scellé qu'un utilisateur moyen est capable de porter à la main sans difficulté et qui n'est ni une pile ou un accumulateur automobile ni une pile ou un accumulateur industriel, comprennent les piles mono-élément (telles que les piles AA et AAA) ainsi que les piles et accumulateurs utilisés par les consommateurs ou les professionnels dans les téléphones mobiles, les ordinateurs portables, les outils électriques sans fil, les jouets et les appareils ménagers comme les brosses à dents électriques, les rasoirs et les aspirateurs ménagers (y compris le matériel analogue utilisé dans les écoles, les magasins, les restaurants, les aéroports, les bureaux ou les hôpitaux), ainsi que les piles susceptibles d'être utilisées par les consommateurs dans le cadre d'une utilisation normale au foyer.
- (10) La Commission devrait déterminer s'il est nécessaire d'adapter la présente directive, compte tenu des éléments scientifiques et techniques disponibles. En particulier, elle devrait procéder à un réexamen de l'exemption de l'interdiction concernant le cadmium dont bénéficient les piles et accumulateurs portables destinés à être utilisés dans les outils électriques sans fil. Les outils électriques sans fil sont, par exemple, des outils que les consommateurs et les professionnels utilisent pour le tournage, le fraisage, le ponçage, le meulage, le sciage, la coupe, le cisaillement, le perçage, la perforation de trous, le poinçonnage, le martèlement, le rivetage, le vissage, le polissage ou d'autres opérations de transformation du bois, du métal et d'autres matériaux, ainsi que pour tondre, couper et pour d'autres activités de jardinage.

⁽¹⁾ JO L 37 du 13.2.2003, p. 24. Directive modifiée par la directive 2003/108/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 345 du 31.12.2003, p. 106).

⁽²⁾ JO L 194 du 25.7.1975, p. 39. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽³⁾ JO L 182 du 16.7.1999, p. 1. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

⁽⁴⁾ JO L 332 du 28.12.2000, p. 91.

- (11) La Commission devrait également suivre, et les États membres devraient encourager les progrès technologiques qui améliorent la performance environnementale des piles et des accumulateurs tout au long de leur cycle de vie, notamment par le biais de la participation à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

- (12) Afin de protéger l'environnement, il convient de procéder à la collecte des déchets de piles et d'accumulateurs. Pour les piles et accumulateurs portables, des systèmes de collecte permettant d'atteindre un taux de collecte élevé devraient être mis en place. Cela implique de mettre en place des systèmes de collecte permettant aux utilisateurs finals de se débarrasser de tous les déchets de piles et d'accumulateurs portables d'une manière commode et sans frais. Il serait opportun d'établir des systèmes de collecte et des mécanismes de financement différents en fonction des différents types de piles et d'accumulateurs.
- (13) Il est souhaitable que les États membres atteignent un taux élevé de collecte et de recyclage des déchets de piles et d'accumulateurs de façon à atteindre un niveau élevé de protection de l'environnement et de valorisation des matériaux dans la Communauté. Il conviendrait donc que la présente directive fixe des objectifs minimaux de collecte et de recyclage pour les États membres. Il est opportun de calculer le taux de collecte sur la base de la moyenne des ventes annuelles au cours des années précédentes, de sorte que des objectifs comparables soient définis pour tous les États membres, qui soient en rapport avec le niveau de consommation national de piles.
- (14) Il conviendrait d'établir des exigences de recyclage spécifiques pour les piles et accumulateurs contenant du cadmium et du plomb afin d'atteindre un niveau élevé de valorisation des matériaux dans la Communauté et d'éviter les disparités entre les États membres.
- (15) Toutes les parties intéressées devraient pouvoir prendre part aux systèmes de collecte, de traitement et de recyclage. Ces systèmes devraient être conçus de façon à éviter la discrimination vis-à-vis des produits importés, les entraves aux échanges ou les distorsions de concurrence.
- (16) Les systèmes de collecte et de recyclage devraient être optimisés, notamment afin de réduire au minimum les coûts et les effets négatifs du transport sur l'environnement. Les systèmes de traitement et de recyclage devraient utiliser les meilleures techniques disponibles, telles qu'elles sont définies à l'article 2, point 11), de la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution⁽¹⁾.
- (17) Les principes fondamentaux du financement de la gestion des déchets de piles et d'accumulateurs devraient être définis au niveau communautaire. Les systèmes de financement devraient permettre d'atteindre des taux élevés de collecte et de recyclage et d'assurer la mise en œuvre du principe de la responsabilité du producteur. Les producteurs devraient par conséquent assurer le financement des coûts induits par les opérations de collecte, de traitement et de recyclage de toutes les piles et de tous les accumulateurs collectés, diminués des bénéfices réalisés grâce à la vente des matériaux valorisés. Toutefois, dans certaines circonstances, l'application de règles de minimis aux petits producteurs pourrait être justifiée.
- (18) La communication d'informations aux consommateurs finals sur l'utilité de la collecte séparée, les systèmes de collecte disponibles et leur rôle dans la gestion des déchets de piles et d'accumulateurs est indispensable au succès de la collecte. Il conviendrait d'établir des modalités détaillées concernant un système de marquage qui devrait fournir aux utilisateurs finals des informations transparentes, fiables et claires à propos des piles et des accumulateurs et de tout métal lourd qu'ils contiennent.
- (19) Si, pour atteindre les objectifs de la présente directive et, en particulier, des taux élevés de collecte séparée et de recyclage, les États membres recourent à des instruments économiques, tels que des taux d'imposition différenciés, ils devraient en informer la Commission.
- (20) Il est nécessaire de disposer de données fiables et comparables concernant la quantité de piles et d'accumulateurs mis sur le marché, collectés et recyclés pour contrôler si les objectifs de la présente directive ont été atteints.
- (21) Les États membres devraient définir le régime des sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions de la présente directive et veiller à leur application. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (22) Le Conseil, conformément au point 34 de l'accord inter-institutionnel «Mieux légiférer»⁽²⁾, devrait encourager les États membres à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽³⁾.
- (24) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir protéger l'environnement et assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

⁽¹⁾ JO L 257 du 10.10.1996, p. 26. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (25) La présente directive est applicable sans préjudice de la législation communautaire relative aux exigences en matière de sécurité, de qualité et de santé, ni de la législation communautaire spécifique à la gestion des déchets, en particulier la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage ⁽¹⁾ et la directive 2002/96/CE.
- (26) En matière de responsabilité, les producteurs de piles et d'accumulateurs et les producteurs d'autres produits dans lesquels sont incorporés une pile ou un accumulateur sont responsables de la gestion des déchets de piles et d'accumulateurs qu'ils mettent sur le marché. Il est opportun d'adopter une approche souple afin de permettre aux systèmes de financement de refléter les différents contextes nationaux et de tenir compte des mécanismes existants, en particulier ceux mis en place pour se conformer aux directives 2000/53/CE et 2002/96/CE, tout en évitant une double facturation.
- (27) La directive 2002/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques ⁽²⁾ ne s'applique pas aux piles et aux accumulateurs utilisés dans les équipements électriques et électroniques.
- (28) Les piles et accumulateurs industriels et automobiles destinés aux véhicules devraient satisfaire aux exigences de la directive 2000/53/CE, notamment de son article 4. Par conséquent, l'utilisation de cadmium dans les batteries et accumulateurs industriels pour les véhicules électriques devrait être interdite, à moins que ces batteries et accumulateurs ne bénéficient d'une exemption en vertu de l'annexe II de ladite directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive établit:

1. les règles applicables à la mise sur le marché des piles et des accumulateurs; et
2. des règles spécifiques pour la collecte, le traitement, le recyclage et l'élimination des déchets de piles et d'accumulateurs, destinées à compléter la législation communautaire pertinente sur les déchets.

⁽¹⁾ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34. Directive modifiée par la décision 2002/525/CE de la Commission (JO L 170 du 29.6.2002, p. 81).

⁽²⁾ JO L 37 du 13.2.2003, p. 19.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tous les types de piles et d'accumulateurs, quels que soient leur forme, leur volume, leur poids, leurs matériaux constitutifs ou leur utilisation. Elle est applicable sans préjudice de la directive 2000/53/CE et de la directive 2002/96/CE.
2. La présente directive ne s'applique pas aux piles et aux accumulateurs utilisés dans:
 - a) les équipements liés à la protection des intérêts essentiels de la sécurité des États membres, les armes, les munitions et le matériel de guerre, à l'exclusion des produits qui ne sont pas destinés à des fins spécifiquement militaires;
 - b) les équipements destinés à être lancés dans l'espace.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «pile» ou «accumulateur», toute source d'énergie électrique obtenue par transformation directe d'énergie chimique, constituée d'un ou de plusieurs éléments primaires (non rechargeables) ou d'un ou de plusieurs éléments secondaires (rechargeables);
2. «assemblage-batteries», toute série de piles ou d'accumulateurs interconnectés et/ou enfermés dans un boîtier pour former une seule et même unité complète que l'utilisateur final n'est pas censé démanteler ou ouvrir;
3. «pile ou accumulateur portable», toute pile ou accumulateur qui:
 - a) est scellé; et
 - b) peut être porté à la main; et
 - c) n'est pas une pile ou un accumulateur industriel, ni une pile ou un accumulateur automobile;
4. «pile bouton», toute pile ou accumulateur portable de petite taille et de forme ronde, dont le diamètre est plus grand que la hauteur et qui est utilisé pour des applications spéciales telles que les appareils auditifs, les montres, les petits appareils portatifs ou comme énergie de réserve;
5. «pile ou accumulateur automobile», toute pile ou accumulateur destiné à alimenter les systèmes de démarrage, d'éclairage ou d'allumage;

6. «pile ou accumulateur industriel», toute pile ou accumulateur conçu à des fins exclusivement industrielles ou professionnelles ou utilisé dans tout type de véhicule électrique.
7. «déchet de pile ou d'accumulateur», toute pile ou accumulateur qui constitue un déchet au sens de l'article 1^{er}, point a), de la directive 75/442/CEE;
8. «recyclage»: le retraitement dans un processus de production des matières contenues dans les déchets, aux mêmes fins qu'à l'origine ou à d'autres fins, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique.
9. «élimination», une des opérations applicables dont la liste figure à l'annexe II, partie A, de la directive 75/442/CEE;
10. «traitement», toute activité effectuée sur des déchets de piles et d'accumulateurs après que ceux-ci ont été remis à une installation de tri, de préparation au recyclage ou de préparation à l'élimination;
11. «appareil», tout équipement électrique et électronique, tel que défini par la directive 2002/96/CE, qui est entièrement ou partiellement alimenté par des piles ou des accumulateurs ou peut l'être;
12. «producteur», toute personne dans un État membre qui, indépendamment de la technique de vente utilisée, y compris les techniques de communication à distance au sens de la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 1997 concernant la protection des consommateurs en matière de contrats à distance⁽¹⁾, met des piles ou des accumulateurs, y compris ceux qui sont intégrés dans des appareils ou des véhicules, sur le marché pour la première fois sur le territoire de cet État membre à titre professionnel;
13. «distributeur», toute personne qui fournit à titre professionnel des piles et des accumulateurs à un utilisateur final;
14. «mise sur le marché», la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, dans la Communauté, à titre onéreux ou gratuit, y compris l'importation sur le territoire douanier de la Communauté;
15. «opérateurs économiques», tout producteur, distributeur, collecteur, toute entreprise de recyclage ou tout autre intervenant dans le traitement.
16. «outil électrique sans fil», tout appareil portatif alimenté par une pile ou un accumulateur et destiné à des activités d'entretien, de construction ou de jardinage.
- a) de toutes les piles et de tous les accumulateurs, intégrés ou non dans des appareils, qui contiennent plus de 0,0005 % de mercure en poids; et
- b) des piles et des accumulateurs portables, y compris ceux qui sont intégrés dans des appareils, qui contiennent plus de 0,002 % de cadmium en poids.
2. L'interdiction énoncée au paragraphe 1, point a), ne s'applique pas aux piles bouton dont la teneur en mercure est inférieure à 2 % en poids.
3. L'interdiction énoncée au paragraphe 1, point b), ne s'applique pas aux piles et accumulateurs portables destinés à être utilisés dans:
- a) les systèmes d'urgence et d'alarme, notamment les éclairages de sécurité;
- b) les équipements médicaux; ou
- c) les outils électriques sans fil.
4. La Commission réexamine la dérogation visée au paragraphe 3, point c), et transmet au plus tard le ... (*), au Parlement européen et au Conseil, un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions pertinentes en vue de l'interdiction du cadmium dans les piles et accumulateurs.

Article 5

Mise sur le marché

1. Les États membres ne peuvent, pour les raisons prévues par la présente directive, entraver, interdire ou limiter la mise sur le marché, sur leur territoire, des piles et des accumulateurs satisfaisant aux exigences de la présente directive.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les piles ou les accumulateurs qui ne satisfont pas aux exigences de la présente directive ne soient pas mis sur le marché ou en soient retirés.

Article 6

Objectif général

Les États membres s'efforcent d'optimiser la collecte séparée des déchets de piles et d'accumulateurs, compte tenu des incidences des transports sur l'environnement, et de réduire au minimum l'élimination des piles et des accumulateurs avec les déchets municipaux non triés.

Article 4

Interdictions

1. Sans préjudice de la directive 2000/53/CE, les États membres interdisent la mise sur le marché:

⁽¹⁾ JO L 144 du 4.6.1997, p. 19. Directive modifiée par la directive 2002/65/CE (JO L 271 du 9.10.2002, p. 16).

(*) 4 ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 7

Systèmes de collecte

1. Les États membres veillent à ce que soient instaurés des systèmes de collecte appropriés pour les déchets de piles et d'accumulateurs portables. Ces systèmes:

- a) permettent à l'utilisateur final de se défaire des déchets de piles ou d'accumulateurs portables dans un point de collecte accessible proche de celui-ci compte tenu de la densité de population;
- b) n'entraînent pas de frais pour l'utilisateur final lorsqu'il se défait de déchets de piles ou d'accumulateurs portables, ni d'obligation d'acheter de nouvelles piles ou de nouveaux accumulateurs;
- c) peuvent être exploités en liaison avec les systèmes visés à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2002/96/CE.

L'article 10 de la directive 75/442/CEE ne s'applique pas aux points de collecte établis conformément au point a) du présent paragraphe.

2. Sous réserve que les systèmes remplissent les critères énumérés au paragraphe 1, les États membres peuvent:

- a) exiger des producteurs qu'ils mettent en place de tels systèmes;
- b) exiger d'autres opérateurs économiques qu'ils participent à de tels systèmes;
- c) maintenir les systèmes existants.

3. Les États membres veillent à ce que les producteurs de piles et d'accumulateurs industriels, ou des tiers agissant en leur nom, ne refusent pas de reprendre aux utilisateurs finals les déchets de piles et d'accumulateurs industriels, quelles que soient leur composition chimique et leur origine. Des tiers indépendants peuvent également collecter les piles et accumulateurs industriels.

4. Les États membres veillent à ce que les producteurs de piles et d'accumulateurs automobiles, ou des tiers, instaurent des systèmes de collecte des déchets de piles et d'accumulateurs automobiles auprès de l'utilisateur final ou dans des points de collecte accessibles et proches de celui-ci, lorsque la collecte n'est pas effectuée dans le cadre des systèmes visés à l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2000/53/CE. Dans le cas de piles et d'accumulateurs automobiles provenant de véhicules privés non utilitaires, ces systèmes n'entraînent pas de frais pour l'utilisateur final lorsqu'il se défait de déchets de piles ou d'accumulateurs, ni d'obligation d'acheter de nouvelles piles ou de nouveaux accumulateurs.

Article 8

Instruments économiques

Les États membres peuvent recourir à des instruments économiques, par exemple en adoptant des taux d'imposition différenciés ou des systèmes de consigne, pour promouvoir la collecte des déchets de piles et d'accumulateurs ou l'utilisation de piles et d'accumulateurs contenant des substances moins polluantes. Dans ce cas, ils notifient à la Commission les mesures d'application de ces instruments.

Article 9

Objectifs de collecte

1. Aux fins du présent article, on entend par «taux de collecte» d'un État membre donné au cours d'une année civile, le pourcentage obtenu en divisant le poids des déchets de piles et d'accumulateurs portables collectés conformément à l'article 7, paragraphe 1, pendant cette année civile par les ventes annuelles moyennes, en poids, de piles et d'accumulateurs portables à l'utilisateur final dans cet État membre pendant ladite année civile et les deux années civiles précédentes. Les États membres calculent le taux de collecte pour la première fois pour la sixième année civile complète suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.

Sans préjudice de la directive 2002/96/CE, les chiffres annuels des déchets collectés et des ventes incluent les piles et accumulateurs intégrés dans des appareils.

2. Les États membres atteignent un taux minimum de collecte:

- a) de 25 % au plus tard le ... (*);
- b) de 45 % au plus tard le ... (**).

3. Les États membres contrôlent les taux de collecte tous les ans, conformément au système décrit à l'annexe I. Sans préjudice du règlement (CE) n° 2150/2002 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2002 relatif aux statistiques sur les déchets ⁽¹⁾, les États membres transmettent leur rapport à la Commission dans les six mois suivant le terme de l'année civile concernée. Les rapports indiquent la manière dont les États membres ont obtenu les données nécessaires au calcul du taux de collecte.

4. Conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2:

- a) des arrangements transitoires peuvent être mis en place en vue de résoudre des difficultés rencontrées par un État membre, en raison de circonstances nationales particulières, afin de satisfaire aux exigences du paragraphe 2;

(*) Six ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Dix ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 332 du 9.12.2002. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 574/2004 de la Commission (JO L 90 du 27.3.2004, p. 15).

- b) une méthodologie commune est établie pour calculer les ventes annuelles de piles et d'accumulateurs portables aux utilisateurs finals au plus tard le ... (*).

Article 10

Traitement et recyclage

1. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le ... (**):

- a) les producteurs ou des tiers instaurent des systèmes utilisant les meilleures techniques disponibles afin d'assurer le traitement et le recyclage des déchets de piles et d'accumulateurs; et
- b) toutes les piles et tous les accumulateurs identifiables collectés conformément à l'article 7 soient soumis à un traitement et à un recyclage par le biais de ces systèmes.

Toutefois, les États membres peuvent, conformément au traité, éliminer par mise en décharge ou par stockage souterrain les piles ou les accumulateurs portables collectés contenant du cadmium, du mercure ou du plomb, dans le cadre d'une stratégie visant à éliminer graduellement les métaux lourds ou en l'absence de marché final viable. Les États membres notifient les projets de mesures à la Commission conformément à la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et des réglementations techniques ⁽¹⁾.

2. Le traitement respecte les obligations minimales énumérées à l'annexe III, partie A.

3. Les processus de recyclage respectent, au plus tard le ... (***) , les objectifs de recyclage et les obligations connexes énumérés à l'annexe III, partie B.

4. Les États membres établissent un rapport sur le niveau de recyclage effectivement atteint au cours de chaque année civile ainsi que sur le fait de savoir si les objectifs de recyclage visés à l'annexe III, partie B ont été remplis. Ils transmettent les informations à la Commission dans les six mois suivant le terme de l'année civile en question.

5. L'annexe III peut être adaptée ou complétée pour tenir compte des progrès techniques ou scientifiques, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. En particulier:

- a) des règles détaillées concernant le calcul des objectifs de recyclage sont ajoutées au plus tard le ... (****); et
- b) les objectifs minimaux de recyclage sont examinés régulièrement et adaptés en fonction des meilleures techniques disponibles et eu égard aux nouvelles possibilités visées au paragraphe 1, deuxième alinéa.

(*) Un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

(¹) JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

(***) Cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

(****) Quarante-deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

6. Avant de proposer une quelconque modification de l'annexe III, la Commission consulte les parties intéressées, en particulier les producteurs, les entreprises de collecte, les entreprises de recyclage, les entreprises de traitement, les organisations de protection de l'environnement, les organisations de consommateurs et les associations de travailleurs. Elle informe le comité visé à l'article 21, paragraphe 1, des résultats de cette consultation.

Article 11

Élimination

Les États membres interdisent l'élimination par mise en décharge ou incinération des déchets de piles et d'accumulateurs industriels et automobiles. Néanmoins, les résidus des piles et des accumulateurs qui ont été soumis à la fois à un traitement et à un recyclage conformément à l'article 10, paragraphe 1, peuvent être éliminés par mise en décharge ou incinération.

Article 12

Exportations

1. Le traitement et le recyclage peuvent être entrepris hors de l'État membre concerné ou de la Communauté, pour autant que l'expédition des déchets de piles et d'accumulateurs soit effectuée conformément au règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1^{er} février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne ⁽²⁾.

2. Les déchets de piles et d'accumulateurs exportés hors de la Communauté conformément au règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, au règlement (CE) n° 1420/1999 du Conseil du 29 avril 1999 établissant les règles et procédures communes applicables aux transferts de certains types de déchets vers certains pays non membres de l'OCDE ⁽³⁾ et au règlement (CE) n° 1547/1999 de la Commission du 12 juillet 1999 déterminant les procédures de contrôle à appliquer, conformément au règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, aux transferts de certains types de déchets vers certains pays non soumis à la décision C (92) 39 final de l'OCDE ⁽⁴⁾, ne sont comptabilisés aux fins des obligations et des objectifs prévus à l'annexe III de la présente directive que s'il existe des preuves tangibles que l'opération de recyclage s'est déroulée dans des conditions qui sont largement équivalentes à celles imposées par la présente directive.

3. Les modalités d'application du présent article sont définies selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

(²) JO L 30 du 6.2.1993, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2557/2001 de la Commission (JO L 349 du 31.12.2001, p. 1).

(³) JO L 166 du 1.7.1999, p. 6. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2118/2003 de la Commission (JO L 318 du 3.12.2003, p. 5).

(⁴) JO L 185 du 17.7.1999, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2118/2003 de la Commission.

*Article 13***Financement**

1. Les États membres veillent à ce que les producteurs, ou les tiers agissant en leur nom, assurent le financement de tous les coûts nets induits par:

- a) les opérations de collecte, de traitement et de recyclage de tous les déchets de piles et d'accumulateurs portables collectés conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 2; et
- b) les opérations de collecte, de traitement et de recyclage de tous les déchets de piles et d'accumulateurs industriels et automobiles collectés conformément à l'article 7, paragraphes 3 et 4.

2. Les États membres veillent à ce que la mise en œuvre du paragraphe 1 n'entraîne pas de double facturation aux producteurs dans le cas de piles ou d'accumulateurs collectés conformément aux systèmes établis en application de la directive 2000/53/CE ou de la directive 2002/96/CE.

3. Les coûts générés par la collecte, le traitement et le recyclage ne sont pas communiqués séparément aux utilisateurs finals lors de la vente de nouvelles piles et de nouveaux accumulateurs portables.

4. Les producteurs et utilisateurs de piles et d'accumulateurs industriels et automobiles peuvent conclure des accords fixant d'autres méthodes de financement que celles visées au paragraphe 1.

*Article 14***Enregistrement**

Les États membres veillent à ce que chaque producteur soit enregistré.

*Article 15***Petits producteurs**

Les règles de minimis pour l'application de l'article 13, paragraphe 1, et de l'article 14 sont, le cas échéant, établies conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, au plus tard le... (*).

*Article 16***Participation**

1. Les États membres veillent à ce que tous les opérateurs économiques et tous les pouvoirs publics compétents puissent

(*) Quarante-deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

prendre part aux systèmes de collecte, de traitement et de recyclage visés aux articles 7 et 10.

2. Ces systèmes s'appliquent également, sans discrimination, aux produits importés de pays tiers et sont conçus de façon à éviter les entraves aux échanges ou les distorsions de concurrence.

*Article 17***Information de l'utilisateur final**

1. Les États membres veillent, notamment par des campagnes d'information, à ce que les utilisateurs finals soient parfaitement informés:

- a) des effets potentiels des substances utilisées dans les piles et les accumulateurs sur l'environnement et la santé humaine;
- b) de l'intérêt de ne pas éliminer les déchets de piles et d'accumulateurs comme des déchets ménagers non triés et de prendre part à leur collecte séparée de manière à en faciliter le traitement et le recyclage;
- c) des systèmes de collecte et de recyclage mis à leur disposition;
- d) du rôle qu'ils ont à jouer dans le recyclage des déchets de piles et d'accumulateurs;
- e) de la signification du symbole de la poubelle sur roues barrée d'une croix figurant à l'annexe II et des symboles chimiques Hg, Cd et Pb.

2. Les États membres peuvent exiger que les opérateurs économiques fournissent, en totalité ou en partie, les informations visées au paragraphe 1.

*Article 18***Marquage**

1. Les États membres veillent à ce que toutes les piles, tous les accumulateurs et assemblages en batterie soient marqués du symbole figurant à l'annexe II.

2. Les piles, accumulateurs et piles bouton contenant plus de 0,0005 % de mercure, plus de 0,002 % de cadmium ou plus de 0,004 % de plomb sont marqués du symbole chimique du métal correspondant: Hg, Cd ou Pb. Le symbole indiquant la teneur en métal lourd est imprimé sous le symbole figurant à l'annexe II et couvre une surface égale à au moins 25 % de la surface couverte par ce dernier symbole.

3. Le symbole figurant à l'annexe II couvre au moins 3 % de la surface du côté le plus grand de la pile, de l'accumulateur ou de l'assemblage en batterie, sans dépasser les dimensions de 5 cm × 5 cm. Pour les éléments cylindriques, le symbole couvre au moins 1,5 % de la surface de la pile ou de l'accumulateur, sans dépasser les dimensions de 5 cm × 5 cm.

4. Si la taille de la pile, de l'accumulateur ou de l'assemblage en batterie est telle que la surface du symbole serait inférieure à 0,5 cm × 0,5 cm, le marquage de la pile, de l'accumulateur ou de l'assemblage en batterie n'est pas exigé, mais un symbole d'au moins 1 cm × 1 cm est imprimé sur l'emballage.

5. Les symboles sont imprimés de façon visible, lisible et indélébile.

6. Des dérogations aux exigences en matière de marquage prévues dans le présent article peuvent être accordées conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

Article 19

Rapports nationaux de mise en œuvre

1. Les États membres transmettent à la Commission, tous les trois ans, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive. Néanmoins, le premier rapport couvre la période jusqu'au... (*).

2. Les rapports sont établis sur la base d'un questionnaire ou d'un schéma élaboré conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Le questionnaire ou le schéma est adressé aux États membres six mois avant le début de la première période que le rapport doit couvrir.

3. Les États membres rendent également compte de toute mesure qu'ils prennent pour encourager les innovations permettant de réduire les incidences des piles et des accumulateurs sur l'environnement, en particulier:

- a) les innovations, notamment les mesures volontaires prises par les producteurs, qui permettent de réduire les quantités de métaux lourds et d'autres substances dangereuses contenus dans les piles et les accumulateurs;
- b) les nouvelles techniques de recyclage et de traitement;
- c) la participation des opérateurs économiques aux programmes de gestion de l'environnement;
- d) la recherche dans ces domaines; et
- e) les mesures prises pour promouvoir la prévention des déchets.

4. Le rapport doit être mis à la disposition de la Commission dans un délai de neuf mois suivant la fin de la période de trois ans concernée ou, en ce qui concerne le premier rapport, au plus tard le ... (**).

(*) Six ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.
 (**) Quatre-vingt-un mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

5. La Commission publie, dans un délai maximal de neuf mois à compter de la réception des rapports des États membres établis conformément au paragraphe 4, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et sur son impact sur l'environnement et le fonctionnement du marché intérieur.

Article 20

Réexamen

1. La Commission procède à un réexamen de la mise en œuvre de la présente directive et de son impact sur l'environnement et le fonctionnement du marché intérieur après réception du deuxième rapport établi par les États membres conformément à l'article 19, paragraphe 4.

2. Le deuxième rapport publié par la Commission en application de l'article 19, paragraphe 5, comprend une analyse des aspects suivants de la présente directive:

- a) la pertinence de nouvelles mesures de gestion des risques présentés par les piles et accumulateurs contenant des métaux lourds;
- b) la pertinence des objectifs minimaux de collecte de tous les déchets de piles et d'accumulateurs portables fixés à l'article 9, paragraphe 2, et la possibilité d'introduire d'autres objectifs pour les années suivantes, compte tenu des progrès techniques et de l'expérience pratique acquise dans les États membres;
- c) la pertinence des obligations minimales de recyclage fixées à l'annexe III, partie B, compte tenu des informations fournies par les États membres, ainsi que des progrès techniques et de l'expérience pratique acquise dans les États membres.

3. Si nécessaire, des propositions de modification des dispositions correspondantes de la présente directive accompagnent le rapport.

Article 21

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18 de la directive 75/442/CEE.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent article, 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 trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 22***Sanctions**

Les États membres définissent le régime de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte qu'elles soient appliquées. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission, au plus tard le ... (*), des dispositions qu'ils ont prises et, sans délai, de toute modification apportée ultérieurement à ces dispositions.

*Article 23***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le... (*).

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

2. Les États membres communiquent à la Commission toutes les dispositions législatives, réglementaires et administratives existantes dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 24***Accords volontaires**

1. Pour autant que les objectifs fixés par la présente directive soient atteints, les États membres peuvent transposer les dispositions des articles 7, 12 et 17 par voie d'accords entre les autorités compétentes et les secteurs économiques concernés. Ces accords répondent aux exigences suivantes:

- a) les accords sont applicables;
- b) les accords précisent les objectifs et les délais correspondants;
- c) les accords sont publiés au Journal officiel de l'État membre concerné, ou dans un document officiel tout aussi accessible au public, et transmis à la Commission.

2. Les résultats obtenus font l'objet d'un contrôle régulier, sont communiqués aux autorités compétentes et à la Commission, et mis à la disposition du public dans les conditions prévues par l'accord.

3. Les autorités compétentes veillent à ce que les progrès accomplis dans le cadre de tels accords soient examinés.

4. En cas de non-respect des accords, les États membres sont tenus de mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la présente directive en adoptant des mesures législatives, réglementaires ou administratives.

*Article 25***Abrogation**

La directive 91/157/CEE est abrogée avec effet au ... (*).

Les références à la directive 91/157/CEE sont considérées comme des références à la présente directive.

*Article 26***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 27***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

(*) Vingt-quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AUX OBJECTIFS DE COLLECTE FIXÉS À L'ARTICLE 9

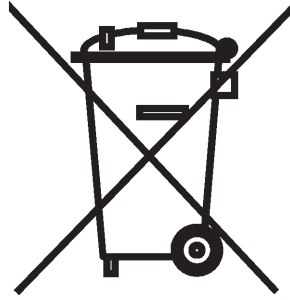
Année	Collecte de données		Calcul	Obligation de compte rendu
X (*) + 1	-			
X + 2	Ventes de l'année 2 (V2)	-	-	
X + 3	Ventes de l'année 3 (V3)	-	-	
X + 4	Ventes de l'année 4 (V4)	Collecte de l'année 4 (C4)	Taux de collecte (TC4) = $3 \cdot C4 / (V2 + V3 + V4)$ (Objectif fixé à 25 %)	
X + 5	Ventes de l'année 5 (V5)	Collecte de l'année 5 (C5)	Taux de collecte (TC5) = $3 \cdot C5 / (V3 + V4 + V5)$	TC4
X + 6	Ventes de l'année 6 (V6)	Collecte de l'année 6 (C6)	Taux de collecte (TC6) = $3 \cdot C6 / (V4 + V5 + V6)$	TC5
X + 7	Ventes de l'année 7 (V7)	Collecte de l'année 7 (C7)	Taux de collecte (TC7) = $3 \cdot C7 / (V5 + V6 + V7)$	TC6
X + 8	Ventes de l'année 8 (V8)	Collecte de l'année 8 (C8)	Taux de collecte (TC8) = $3 \cdot C8 / (V6 + V7 + V8)$ (Objectif fixé à 45 %)	TC7
X + 9	Ventes de l'année 9 (V9)	Collecte de l'année 9 (C9)	Taux de collecte (TC9) = $3 \cdot C9 / (V7 + V8 + V9)$	TC8
X + 10	Ventes de l'année 10 (V10)	Collecte de l'année 10 (C10)	Taux de collecte (TC10) = $3 \cdot C10 / (V8 + V9 + V10)$	TC9
X + 11	Etc.	Etc.	Etc.	TC10
Etc.				

(*) L'année X est l'année qui inclut la date visée à l'article 23.

ANNEXE II

SYMBOLES POUR LES PILES, ACCUMULATEURS ET ASSEMBLAGES EN BATTERIE EN VUE DE LEUR COLLECTE SÉPARÉE

Le symbole indiquant que les piles et accumulateurs font l'objet d'une collecte séparée est la poubelle sur roues barrée d'une croix, ci-dessous:



—

ANNEXE III

DÉTAIL DES OBLIGATIONS DE TRAITEMENT ET DE RECYCLAGE

PARTIE A: TRAITEMENT

1. Le traitement consistera, au minimum, en l'extraction de tous les fluides et acides.
2. Le traitement et tout stockage, y compris temporaire, dans les installations de traitement a lieu sur des sites offrant des surfaces imperméables et un recouvrement résistant aux intempéries ou dans des conteneurs appropriés.

PARTIE B: RECYCLAGE

3. Les processus de recyclage atteignent les objectifs minimaux de recyclage suivants:
 - a) un recyclage d'au moins 65 % du poids moyen des piles et des accumulateurs plomb-acide, y compris un recyclage du contenu en plomb qui soit techniquement le plus complet possible tout en évitant les coûts excessifs;
 - b) un recyclage de 75 % du poids moyen des piles et des accumulateurs nickel-cadmium, y compris un recyclage du contenu en cadmium qui soit techniquement le plus complet possible tout en évitant les coûts excessifs; et
 - c) un recyclage d'au moins 50 % du poids moyen des autres déchets de piles et d'accumulateurs.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a adopté en novembre 2003 sa proposition ⁽¹⁾ de nouvelle directive relative aux piles et aux accumulateurs.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture en avril 2004.

Ensuite, le Comité des régions a rendu son avis en avril 2004 ⁽²⁾. Le Comité économique et social a également rendu le sien en avril 2004 ⁽³⁾.

Le Conseil a adopté sa position commune le 18 juillet 2005.

II. OBJECTIF

Conformément à l'article 8 de la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement ⁽⁴⁾, la proposition de directive a pour objectifs de:

- limiter l'élimination des piles et des accumulateurs usagés,
- réduire le volume des piles et des accumulateurs dangereux qui sont produits, et
- augmenter le niveau de collecte et de recyclage des piles et des accumulateurs usagés.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

La position commune intègre la plupart des amendements apportés par le Parlement européen en première lecture, textuellement, en partie ou en substance. Elle reprend notamment les modifications apportées à la proposition initiale de la Commission, qui visent à renforcer les restrictions actuelles concernant l'utilisation de métaux lourds dans les piles et les accumulateurs, à prévoir un réexamen de la nécessité d'étendre ces restrictions, à supprimer l'obligation de contrôler les déchets urbains solides et à fixer les objectifs en matière de collecte sur les chiffres de vente antérieurs.

Elle ne tient toutefois pas compte d'un certain nombre d'amendements, le Conseil estimant, comme la Commission, qu'ils étaient inutiles et/ou inopportuns. Le Conseil convient notamment avec la Commission que:

- l'amendement 9 est inacceptable car il serait incompatible avec la directive 2002/96/CE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (la «directive DEEE»),
- les amendements 2, 6, 18, 19, 41, 54, 63 et 65 sont inutiles et ils pourraient prêter à confusion ou être difficiles à mettre en œuvre,
- les amendements 39, 45, 77, 92 et 101 sont impossibles à appliquer,
- les amendements 32 et 55 traitent de questions (systèmes de caution et financement des campagnes d'information) qu'il n'est pas opportun de régler au niveau communautaire,
- les amendements 25, 67 et 68 sont inacceptables car il est inapproprié d'utiliser cette directive pour essayer de réglementer les piles à combustible.

La position commune contient également un certain nombre de modifications autres que celles prévues dans l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. Les modifications de fond sont décrites dans les points ci-après. Des modifications d'ordre rédactionnel ont en outre été apportées pour préciser le texte ou garantir la cohérence d'ensemble de la directive.

⁽¹⁾ JO C 96 du 21.4.2004, p. 5.

⁽²⁾ JO C 121 du 30.4.2004, p. 35.

⁽³⁾ JO C 117 du 30.4.2004, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

2. **Objet, champ d'application et définitions (articles 1^{er}, 2 et 3)**

La position commune correspond en partie aux amendements 7 et 8 du Parlement européen en ce sens que le considérant 4 contient une description similaire des objectifs de la directive.

L'article 2 est conforme dans les grandes lignes à l'amendement 10, dans la mesure où il précise la dérogation qui est proposée pour les piles et les accumulateurs destinés à des fins militaires et où il exclut du champ d'application de la directive les piles et les accumulateurs utilisés dans les équipements destinés à être lancés dans l'espace. Le libellé de la dérogation concernant les piles et les accumulateurs destinés à des fins militaires est conforme à l'article 296, paragraphe 1, point b), du traité.

L'article 2 stipule également que la directive est applicable sans préjudice de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage et de la directive DEEE.

Les définitions figurant à l'article 3 sont intégralement conformes aux amendements 11, 12, 14, 16 et 21.

Comme dans l'amendement 85, le libellé des définitions figurant dans la position commune cherche à éviter tout chevauchement entre les définitions des trois types de piles et accumulateurs (portables, industriels et automobiles). Il vise également à ce que les définitions couvrent collectivement toutes les piles et tous les accumulateurs. Néanmoins, dans la position commune, c'est la catégorie «portable» plutôt que la catégorie «industrielle» qui est la catégorie par défaut. La position commune simplifie également les définitions en supprimant les exemples de piles et d'accumulateurs portables et industriels et en incluant des listes d'exemples exhaustives dans les considérants 8 et 9. La position commune précise également que les piles et les accumulateurs portables doivent être scellés.

La définition de «producteur» est conforme en partie à l'amendement 20 en ce sens qu'elle couvre toutes les piles et les accumulateurs intégrés dans des appareils. Le Conseil a simplifié la définition de manière à garantir qu'il y ait, pour chaque pile mise sur le marché d'un État membre, un producteur aisément identifiable dans ledit État. Ceci est nécessaire afin de rendre effectif le principe de responsabilité du producteur.

La position commune ne reprend pas l'amendement 22. Elle ne contient plus de définition de «système en circuit fermé» car la directive n'utilise plus ce concept. Toutefois, d'autres dispositions de la position commune tiennent compte de la préoccupation qui sous-tend cet amendement en précisant que des tiers indépendants peuvent également collecter les piles et les accumulateurs en vue de leur recyclage.

Par rapport à la proposition initiale de la Commission, la position commune comporte trois nouvelles définitions destinées à préciser la signification des termes «mise sur le marché», «opérateurs économiques» et «outil électrique sans fil».

3. **Métaux lourds (article 4)**

La position commune est en partie conforme aux amendements 23 et 82 du Parlement européen en ce sens qu'elle prévoit une interdiction concernant le cadmium, à l'exception d'une dérogation, ainsi qu'un réexamen dont l'objectif est d'envisager l'extension de l'interdiction. Toutefois, cette interdiction ne s'appliquera pas dans un premier temps aux outils électriques sans fil. L'utilisation de plomb ne fera l'objet d'aucune restriction. De plus, le réexamen spécifique prévu à l'article 4 portera uniquement sur les outils électriques sans fil [bien que l'article 20, paragraphe 2, point a), prévoit de réexaminer l'opportunité d'imposer de nouvelles restrictions à l'utilisation de métaux lourds d'une manière générale].

En conséquence, la position commune ne contient pas d'obligations de contrôle pour les États membres en ce qui concerne les déchets urbains solides, ce qui est conforme aux amendements 1 et 26.

4. **Collecte (articles 6 à 9 et annexe I)**

L'article 6 de la position commune énonce un principe général (optimiser la collecte séparée des piles et des accumulateurs et réduire au minimum leur élimination). Ce principe remplace le concept de système en circuit fermé figurant dans la proposition initiale de la Commission. La position commune n'est dès lors pas conforme à l'amendement 27 du Parlement européen.

L'article 7 s'efforce de préciser les exigences minimales concernant les systèmes de collecte de piles et d'accumulateurs et la souplesse dont les États membres disposent pour tenir compte des circonstances nationales et des arrangements existants. Il exempte les points de collecte des obligations imposées en matière d'autorisation. Il est conforme aux objectifs des amendements 28, 108 et 30, 51 et 109, mais pas avec les amendements 29 et 47 (exiger des utilisateurs finals qu'ils utilisent des installations de collecte serait inapplicable).

L'article 9 fixe des objectifs de collecte et prévoit la possibilité de mettre en place des arrangements transitoires conformément à la procédure de comitologie (cela remplace les règles plutôt complexes concernant les dérogations aux objectifs de collecte prévues à l'article 14 de la proposition initiale de la Commission et les adaptations de ceux-ci). Il correspond en partie aux amendements 34 à 37 et est conforme aux objectifs des amendements 66 et 69 à 76 en ce sens qu'il fixe des objectifs de collecte qui se fondent sur des chiffres de vente, qu'aucun objectif de collecte spécifique n'est prévu pour les piles nickel-cadmium et que la procédure pour les dérogations est plus transparente.

Les États membres devront veiller à atteindre un taux de collecte équivalent à 25 % des ventes dans un délai de quatre ans à compter de la transposition de la directive. L'objectif de collecte passerait à 45 % huit ans après la transposition. Afin de garantir des conditions de concurrence égales, il conviendrait d'établir une méthode commune de calcul des chiffres de vente conformément à la procédure de comitologie. Le tableau figurant à l'annexe I précise ce que les États membres doivent calculer, quand et comment ils doivent le faire.

5. Traitement, recyclage et élimination (articles 10 à 12 et annexe III)

La position commune refond les dispositions relatives au traitement, au recyclage et à l'élimination, notamment en transférant dans une nouvelle annexe III des obligations et des objectifs détaillés en matière de recyclage. Cette refonte permet de modifier, dans le cadre de la comitologie, les obligations et les objectifs détaillés, à la lumière des progrès réalisés sur les plans scientifique et technique.

Les dispositions de l'article 10 concernant le champ d'application, la terminologie et la comitologie correspondent dans les grandes lignes aux amendements 43, 99 et 100 du Parlement européen. La position commune est également conforme en partie aux amendements 38 et 120, 40 et 95, en ce sens que les considérants précisent ce que recouvrent les meilleures techniques disponibles, que des dispositions communes sont prévues pour le traitement et le recyclage et que l'annexe III exige, lors du recyclage, une élimination du cadmium et du plomb qui soit techniquement la plus complète possible tout en évitant les coûts excessifs.

La position commune précise en outre que l'interdiction d'éliminer par mise en décharge les piles et les accumulateurs automobiles et industriels s'applique uniquement aux piles entières et non aux résidus. Dans certaines conditions, elle autorisera l'élimination de piles portables collectées contenant des métaux lourds dans le cadre d'une stratégie visant à l'élimination progressive des métaux lourds ou en l'absence de marché final viable, ce qui est conforme en partie à l'amendement 33. Elle réduit de 55 % à 50 % l'objectif de recyclage pour les piles et les accumulateurs autres que les piles nickel-cadmium et plomb-acide.

6. Financement (articles 13 à 15)

La position commune s'efforce de préciser l'étendue des responsabilités financières des producteurs de piles. Elle stipule notamment qu'il ne devrait pas y avoir de double facturation des producteurs qui participent par ailleurs aux systèmes établis en application des directives VHU et DEEE. En cherchant à éviter tout chevauchement entre les différents systèmes, elle est conforme à l'objectif de l'amendement 46 du Parlement européen. Elle correspond également aux amendements 44 et 112 dans la mesure où elle prévoit explicitement que les coûts de collecte doivent être financés par les producteurs et où elle interdit la communication des coûts aux utilisateurs finals.

La position commune contient uniquement des exigences minimales de manière à laisser une marge de manœuvre en ce qui concerne les systèmes nationaux. Elle ne prévoit aucune disposition explicite sur les déchets historiques. Elle n'est dès lors pas conforme aux amendements 48, 49, 50 et 103. Toutefois, l'article 13 s'appliquera à toutes les piles qui deviendront des déchets après la transposition de la directive, quel que soit le moment où elles ont été mises sur le marché.

L'article 15 offre une souplesse supplémentaire en prévoyant que des règles de minimis peuvent être fixées pour les petits producteurs dans le cadre de la comitologie, si l'application des règles relatives à la responsabilité des producteurs pose des problèmes d'ordre pratique dans le cas de producteurs traitant de très petites quantités de piles ou d'accumulateurs.

7. Information de l'utilisateur final (articles 17 et 18 et annexe II)

La position commune n'intègre pas de modification majeure aux dispositions concernant l'information de l'utilisateur final, si ce n'est celles qui sont nécessaires pour donner effet, en tout ou en partie, aux amendements 4, 52, 53, 56, 57, 59 à 62, 64 et 78 à 81 du Parlement européen. Elle ne reprend pas les amendements 5 ou 58, le Conseil estimant qu'il n'y a pas lieu d'exiger que l'étiquetage indique la capacité des piles et des accumulateurs.

8. Rapports et réexamen (articles 19 et 20)

La position commune établit une distinction entre les exigences concernant les rapports et celles en matière de réexamen. En conséquence, alors que la mise en œuvre de la directive fera l'objet de rapports réguliers, cette dernière ne prévoit qu'un seul réexamen général.

9. Divers

Par ailleurs, la position commune:

- contient, en lieu et place des incitations générales et inapplicables, prévues aux articles 5 et 17 de la proposition initiale de la Commission, à améliorer la performance environnementale, des exigences concrètes en matière de rapports à l'article 19, paragraphe 3, et un encouragement général dans le préambule (qui est conforme en partie à l'amendement 24 du Parlement européen),
- reporte légèrement la date de transposition (article 23), et
- limite la portée des accords volontaires aux systèmes de collecte, aux exportations et à l'information de l'utilisateur final (article 24).

IV. CONCLUSION

Le Conseil estime que la position commune constitue un ensemble équilibré de mesures qui contribuera à protéger l'environnement sans générer de coûts sociaux ou économiques injustifiés. Il espère que les discussions constructives qu'il aura avec le Parlement européen permettront une adoption rapide de la directive.

POSITION COMMUNE (CE) N° 31/2005**arrêtée par le Conseil du 18 juillet 2005**

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2005 du Parlement européen et du Conseil du... concernant l'application aux institutions et aux organes de la Communauté européenne des dispositions de la Convention d'Århus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement

(2005/C 264 E/02)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

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) La législation communautaire dans le domaine de l'environnement vise à contribuer notamment à la préservation, à la protection et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et à la protection de la santé des personnes.
- (2) Le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement ⁽³⁾ insiste sur la nécessité de fournir des informations environnementales appropriées et d'offrir au public de véritables possibilités de participation au processus décisionnel en matière d'environnement, de manière à renforcer l'obligation de rendre compte et la transparence dans le cadre de la prise de décision, en vue de sensibiliser l'opinion publique et d'obtenir son adhésion aux décisions prises. Il encourage également, comme les programmes précédents ⁽⁴⁾, de meilleures mise en œuvre et application de la législation communautaire dans le domaine de la protection de l'environnement, notamment le contrôle de l'application des règles communautaires et les poursuites à l'égard des infractions à la législation environnementale communautaire.
- (3) Le 25 juin 1998, la Communauté a signé la convention de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice dans le domaine de l'environnement (ci-après dénommée «convention d'Århus»). La Communauté a approuvé la convention d'Århus le 17 février

2005. Les dispositions du droit communautaire devraient être compatibles avec celles de la convention.

- (4) La Communauté a déjà adopté un ensemble évolutif d'actes législatifs, lesquels contribuent à la réalisation des objectifs de la convention d'Århus. Il conviendrait de prendre des mesures pour que les exigences de la convention s'appliquent aux institutions et aux organes de la Communauté.
- (5) Il est opportun d'aborder les trois piliers de la convention d'Århus, à savoir l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, dans un seul acte législatif, et de fixer des dispositions communes concernant les objectifs et les définitions. Cela contribue à la rationalisation de la législation et à l'amélioration de la transparence des mesures d'application prises au niveau des institutions et des organes de la Communauté.
- (6) Le principe de base est que les droits garantis par les trois piliers de la convention d'Århus le sont sans discrimination fondée sur la citoyenneté, la nationalité ou le domicile.
- (7) La convention d'Århus définit les autorités publiques de manière large, car l'idée de base est que, où que s'exerce l'autorité publique, des droits devraient être garantis aux personnes et à leurs organisations. Il convient donc que les institutions et organes communautaires couverts par le présent règlement soient également définis de manière large et fonctionnelle. Aux termes de la convention d'Århus, les institutions et organes communautaires peuvent être exclus du champ d'application de la convention lorsqu'ils agissent dans l'exercice de pouvoirs judiciaires ou de pouvoirs législatifs. Toutefois, pour des raisons de cohérence avec le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽⁵⁾, les dispositions relatives à l'accès à l'information environnementale devraient s'appliquer aux institutions et aux organes communautaires qui agissent dans l'exercice de pouvoirs législatifs.

⁽¹⁾ JO C 117 du 30.4.2004, p. 52.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 31 mars 2004 (JO C 123 E du 29.4.2004, p. 612), position commune du Conseil du 18 juillet 2005 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (JO L 242 du 10.9.2002, p. 1).

⁽⁴⁾ Quatrième programme d'action communautaire pour l'environnement (JO C 328 du 7.12.1987, p. 1). Cinquième programme d'action communautaire pour l'environnement (JO C 138 du 17.5.1993, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

- (8) La définition de l'information environnementale dans le présent règlement englobe les données sous toute forme concernant l'état de l'environnement. Cette définition, qui est alignée sur celle retenue par la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement ⁽¹⁾, a la même teneur que la définition figurant dans la convention d'Århus. La définition du terme «document» figurant dans le règlement (CE) n° 1049/2001 englobe l'information environnementale telle qu'elle est définie dans le présent règlement.
- (9) Il convient que le présent règlement définisse les «plans et programmes» en tenant compte de la convention d'Århus, et parallèlement à l'approche suivie pour ce qui est des obligations des États membres découlant de la législation communautaire en vigueur. Les «plans et programmes relatifs à l'environnement» devraient être définis compte tenu de la manière dont ils contribuent, ou sont susceptibles de contribuer notablement, à la réalisation des objectifs de la politique communautaire en matière d'environnement. Pour la période de dix ans à compter du 22 juillet 2002, le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement fixe les objectifs de la politique communautaire dans le domaine de l'environnement et énumère les actions envisagées pour atteindre ces objectifs. Au terme de cette période, un nouveau programme d'action pour l'environnement devrait être adopté.
- (10) Dans la mesure où le droit de l'environnement est en constante évolution, il conviendrait que la définition du droit de l'environnement renvoie aux objectifs de la politique communautaire dans le domaine de l'environnement tels qu'ils sont définis dans le traité.
- (11) Les actes administratifs de portée individuelle devraient pouvoir faire l'objet d'un réexamen interne lorsqu'ils ont un effet juridiquement contraignant et extérieur. De même, les omissions devraient être couvertes lorsque le droit de l'environnement prévoit une obligation d'adopter un acte administratif. Les actes adoptés par une institution ou un organe communautaire qui agissent dans l'exercice de pouvoirs judiciaires ou législatifs pouvant être exclus, il devrait en être de même pour les autres procédures d'enquête dans le cadre desquelles l'institution ou l'organe communautaire agit en qualité d'organisme de contrôle administratif en application du traité.
- (12) La convention d'Århus prévoit l'accès du public à l'information sur l'environnement, soit sur demande, soit dans le cadre d'une diffusion active de la part des autorités relevant de la convention. Le règlement (CE) n° 1049/2001 s'applique au Parlement européen, au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux agences et aux organes similaires institués par un acte juridique communautaire. Il prévoit, pour ces institutions, des règles qui sont dans une large mesure conformes aux règles énoncées par la convention d'Århus. Il est nécessaire d'étendre l'application du règlement (CE) n° 1049/2001 à tous les autres organes et institutions communautaires.
- (13) Lorsque la convention d'Århus contient des dispositions qui ne sont pas reprises, en tout ou en partie, dans le règlement (CE) n° 1049/2001, il est nécessaire d'y pourvoir, notamment pour ce qui concerne la collecte et la diffusion des informations environnementales.
- (14) Pour que le droit d'accès du public à l'information environnementale soit une réalité, il est essentiel que cette information soit de bonne qualité. Il convient donc d'instaurer des règles faisant obligation aux institutions et aux organes communautaires de veiller à cette qualité.
- (15) Lorsque le règlement (CE) n° 1049/2001 prévoit des exceptions, celles-ci s'appliquent mutatis mutandis aux demandes d'accès aux informations environnementales au titre du présent règlement. Les motifs de refus en ce qui concerne l'accès aux informations environnementales devraient être interprétés de manière restrictive, en tenant compte de l'intérêt que la divulgation des informations demandées présente pour le public et du fait que les informations demandées ont ou non trait à des émissions dans l'environnement. Les termes «intérêts commerciaux» couvrent les accords de confidentialité conclus par des institutions ou des organes dans le cadre d'activités bancaires.
- (16) En application de la décision n° 2119/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 1998 instaurant un réseau de surveillance épidémiologique et de contrôle des maladies transmissibles dans la Communauté ⁽²⁾, un réseau a déjà été mis en place au niveau communautaire pour promouvoir la coopération et la coordination entre les États membres, avec l'aide de la Commission, en vue d'améliorer, dans la Communauté, la prévention et le contrôle de plusieurs maladies transmissibles. La décision n° 1786/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2002 ⁽³⁾ adopte un programme d'action communautaire, dans le domaine de la santé publique, qui complète les politiques nationales. L'amélioration des informations et des connaissances en vue d'une meilleure santé publique et le renforcement de la capacité à réagir rapidement et de manière coordonnée aux menaces pour la santé, qui font partie de ce programme, sont également des objectifs parfaitement conformes aux exigences de la convention d'Århus. Le présent règlement devrait donc s'appliquer sans préjudice de la décision n° 2119/98/CE et de la décision n° 1786/2002/CE.

(1) JO L 41 du 14.2.2003, p. 26.

(2) JO L 268 du 3.10.1998, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(3) JO L 271 du 9.10.2002, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 786/2004/CE (JO L 138 du 30.4.2004, p. 7).

(17) La convention d'Århus fait obligation aux parties de prendre des dispositions pour que le public participe à l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement. Ces dispositions doivent prévoir des délais raisonnables pour informer le public sur le processus décisionnel en matière d'environnement en question. Pour être efficace, la participation du public doit intervenir à un stade précoce, lorsque toutes les options sont encore possibles. Lorsqu'ils élaborent des dispositions relatives à la participation du public, les institutions et organes communautaires devraient identifier le public qui peut participer.

(18) L'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Århus prévoit la possibilité d'engager des procédures judiciaires ou d'autres procédures de recours pour contester les actes ou omissions de particuliers ou d'autorités publiques allant à l'encontre du droit de l'environnement. Des dispositions relatives à l'accès à la justice devraient être conformes au traité. Il convient à cet égard que le présent règlement vise uniquement les actes et omissions des autorités publiques.

(19) Pour garantir des voies de recours adéquates et efficaces, y compris celles ouvertes devant la Cour de justice des Communautés européennes en vertu des dispositions pertinentes du traité, il convient que l'institution ou l'organe communautaire à l'origine de l'acte à contester ou, en cas d'allégation d'omission administrative, de l'omission, ait la possibilité de réexaminer sa décision, ou, dans le cas d'une omission, d'agir.

(20) Les organisations non gouvernementales s'occupant de la protection de l'environnement qui satisfont à certains critères, permettant en particulier de s'assurer qu'il s'agit d'organisations indépendantes ayant pour objectif premier de promouvoir la protection de l'environnement, devraient être habilitées à demander, lorsqu'une institution ou un organe communautaire adopte un acte au titre du droit de l'environnement ou omet d'agir à ce titre, le réexamen interne, au niveau communautaire, dudit acte ou de ladite omission par l'institution ou l'organe en cause.

(21) Lorsque de précédentes demandes de réexamen interne n'ont pas abouti, l'organisation non gouvernementale concernée devrait pouvoir saisir la Cour de justice conformément aux dispositions pertinentes du traité.

(22) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par l'article 6 du traité sur l'Union européenne et inscrits dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment son article 37,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

1. Le présent règlement a pour objet de contribuer à l'exécution des obligations découlant de la convention de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, ci-après dénommée «convention d'Århus», en établissant des dispositions visant à appliquer aux institutions et aux organes communautaires les dispositions de la convention, notamment:

- a) en garantissant au public le droit d'accès aux informations environnementales reçues ou établies par les institutions ou organes communautaires et détenues par eux et en fixant les conditions essentielles et les modalités pratiques de l'exercice de ce droit;
- b) en veillant à ce que les informations environnementales soient progressivement rendues disponibles et diffusées auprès du public afin de parvenir à une mise à disposition et à une diffusion systématiques aussi larges que possible. À cette fin, il convient de promouvoir l'utilisation, entre autres, des technologies de télécommunications informatiques et/ou électroniques, lorsqu'elles sont disponibles;
- c) en prévoyant la participation du public en ce qui concerne les plans et programmes relatifs à l'environnement;
- d) en garantissant l'accès à la justice en matière d'environnement au niveau de la Communauté, dans les conditions prévues par le présent règlement.

2. Lorsque les institutions et organes communautaires mettent en œuvre les dispositions du présent règlement, ils s'efforcent d'aider et de conseiller le public afin de lui permettre d'accéder aux informations, de participer au processus décisionnel et d'accéder à la justice en matière d'environnement.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «demandeur», toute personne physique ou morale qui demande des informations environnementales;

- b) «public», une ou plusieurs personnes physiques ou morales et les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;
- c) «institutions et organes communautaires», toute institution, tout organe, toute agence ou tout office publics créés en vertu ou sur la base du traité, sauf lorsqu'elle/il agit dans l'exercice de pouvoirs judiciaires ou législatifs. Toutefois, les dispositions du titre II s'appliquent à une institution ou à un organe communautaire qui agit dans l'exercice de pouvoirs législatifs;
- d) «information environnementale», toute information disponible sous forme écrite, visuelle, sonore, électronique ou toute autre forme matérielle, concernant:
- i) l'état des éléments de l'environnement, tels que l'air et l'atmosphère, l'eau, le sol, les terres, les paysages et les sites naturels, y compris les biotopes humides, les zones côtières et marines, la diversité biologique et ses composantes, y compris les organismes génétiquement modifiés, ainsi que l'interaction entre ces éléments;
 - ii) des facteurs, tels que les substances, l'énergie, le bruit, les rayonnements ou les déchets, y compris les déchets radioactifs, les émissions, les déversements et autres rejets dans l'environnement, qui ont ou sont susceptibles d'avoir des incidences sur les éléments de l'environnement visés au point i);
 - iii) les mesures (y compris les mesures administratives), telles que les politiques, les dispositions législatives, les plans, les programmes, les accords environnementaux et les activités ayant ou susceptibles d'avoir des incidences sur les éléments et les facteurs visés aux points i) et ii), ainsi que les mesures ou activités destinées à protéger ces éléments;
 - iv) les rapports sur l'application de la législation environnementale;
 - v) les analyses coût-avantages et autres analyses et hypothèses économiques utilisées dans le cadre des mesures et activités visées au point iii), et
 - vi) l'état de la santé et la sécurité humaines, y compris, le cas échéant, la contamination de la chaîne alimentaire, et les conditions de vie des personnes, les sites culturels et les constructions, pour autant qu'ils soient ou puissent être altérés par l'état des éléments de l'environnement visés au point i), ou, par l'intermédiaire de ces éléments, par l'un des facteurs, mesures ou activités visés aux points ii) et iii);
- e) «plans et programmes relatifs à l'environnement», les plans et programmes:
- i) qui sont élaborés et, le cas échéant, adoptés par une institution ou un organe communautaire;
 - ii) qui sont requis par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives; et
 - iii) qui contribuent, ou sont susceptibles de contribuer notablement, à la réalisation des objectifs de la politique communautaire en matière d'environnement, tels que définis dans le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement ou dans tout programme ultérieur d'action générale en matière d'environnement.
- Les programmes d'action généraux en matière d'environnement sont également considérés comme des plans et des programmes relatifs à l'environnement.
- Sont exclus de cette définition les plans et programmes budgétaires, bancaires ou financiers, à savoir ceux qui fixent les modalités de financement de projets ou d'activités particuliers, ou ceux qui portent sur les propositions de budget annuel, les programmes de travail internes d'une institution ou d'un organe communautaire et les plans et programmes d'urgence établis exclusivement dans un but de protection civile;
- f) «droit de l'environnement», toute disposition législative communautaire qui, indépendamment de sa base juridique, contribue à la poursuite des objectifs de la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement tels que prévus par le traité: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la protection de la santé des personnes, l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles et la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement;
- g) «acte administratif», toute mesure de portée individuelle au titre du droit de l'environnement arrêtée par une institution ou un organe communautaire et ayant un effet juridique contraignant et extérieur;
- h) «omission administrative», toute carence d'une institution ou d'un organe communautaire tenu(e) d'adopter un acte administratif tel que défini au point g).
2. Les actes et omissions administratifs n'incluent pas les mesures prises ou les omissions, par une institution ou un organe communautaire en sa qualité d'organisme de contrôle administratif, notamment au titre:
- a) des articles 81, 82, 86 et 87 du traité (règles en matière de concurrence);
 - b) des articles 226 et 228 du traité (procédure en manquement);
 - c) de l'article 195 du traité (procédure relative au médiateur);
 - d) de l'article 280 du traité (procédure relative à l'OLAF).

TITRE II

ACCÈS AUX INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

Article 3

Application du règlement (CE) n° 1049/2001

Le règlement (CE) n° 1049/2001 s'applique à toute demande d'accès à des informations environnementales détenues par des institutions ou des organes communautaires, sans discrimination fondée sur la citoyenneté, la nationalité ou le domicile et, dans le cas d'une personne morale, sans discrimination concernant le lieu où elle a son siège officiel ou un véritable centre d'activités.

Aux fins du présent règlement, le terme «institution» dans le règlement (CE) n°1049/2001 signifie «institution ou organe communautaire».

Article 4

Collecte et diffusion des informations environnementales

1. Les institutions et organes communautaires organisent les informations environnementales en rapport avec leurs fonctions et qu'elles détiennent, en vue de leur diffusion active et systématique auprès du public, en particulier au moyen des technologies de télécommunications informatiques et/ou des technologies électroniques, conformément à l'article 11, paragraphes 1 et 2, et à l'article 12 du règlement (CE) n° 1049/2001. Ils rendent ces informations environnementales progressivement disponibles dans des bases de données électroniques auxquelles le public peut avoir facilement accès par le biais des réseaux de télécommunications publics. À cette fin, ils introduisent les informations environnementales en leur possession dans des bases de données et les dotent d'outils de recherche et d'autres types de logiciels destinés à aider le public à trouver l'information recherchée.

Les informations mises à disposition au moyen des technologies de télécommunications informatiques et/ou des technologies électroniques n'incluent pas nécessairement les informations collectées avant l'entrée en vigueur du présent règlement, sauf si ces informations sont déjà disponibles sous forme électronique.

Les institutions et organes communautaires déploient tous les efforts raisonnables pour conserver les informations environnementales qu'ils détiennent sous des formes ou dans des formats facilement reproductibles et accessibles par des moyens de télécommunications informatiques ou d'autres voies électroniques.

2. Les informations environnementales qui doivent être mises à disposition et diffusées sont mises à jour le cas échéant. Outre les documents énumérés à l'article 12, paragraphes 2 et 3, et à l'article 13, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 1049/2001, les bases de données ou registres comprennent les documents suivants:

a) le texte des traités, des conventions et des accords internationaux et de la législation communautaire qui ont trait à l'environnement ou s'y rapportent, ainsi que les documents politiques, plans et programmes relatifs à l'environnement;

b) les rapports intérimaires de mise en œuvre des éléments visés au point a) lorsque ces rapports sont élaborés ou conservés sous forme électronique par des institutions ou des organes communautaires;

c) les rapports sur l'état de l'environnement visés au paragraphe 4;

d) les données ou les résumés de données obtenus dans le cadre du suivi des activités ayant ou étant susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement;

e) les autorisations qui ont un impact significatif sur l'environnement, ainsi que les accords environnementaux, ou une indication de l'endroit où ces informations peuvent être demandées ou trouvées;

f) les études d'impact environnemental et les évaluations des risques concernant des éléments de l'environnement, ou une indication de l'endroit où ces informations peuvent être demandées ou trouvées.

3. Dans des cas appropriés, les institutions et organes communautaires peuvent satisfaire aux exigences des paragraphes 1 et 2 en créant des liens vers des sites de l'internet sur lesquels les informations sont disponibles.

4. La Commission veille à ce que soit publié et diffusé, à intervalles réguliers n'excédant pas quatre ans, un rapport sur l'état de l'environnement contenant des informations sur la qualité de l'environnement et sur les contraintes qu'il subit.

Article 5

Qualité des informations environnementales

1. Les institutions et organes communautaires veillent à ce que, dans la mesure où cela leur est possible, toutes les informations compilées par eux soient à jour, précises et comparables.

2. Sur demande, les institutions et organes communautaires informent le demandeur de l'endroit où peuvent être obtenues, lorsqu'elles existent, des informations sur les procédures de mesure, y compris les méthodes d'analyse, d'échantillonnage et de prétraitement des échantillons qui ont servi à la compilation des informations. Le cas échéant, ils peuvent renvoyer à la procédure standard utilisée.

Article 6

Application des exceptions relatives aux demandes d'accès à des informations environnementales

1. En ce qui concerne les dispositions de l'article 4, paragraphe 2, premier tiret, du règlement (CE) n° 1049/2001, la divulgation est réputée présenter un intérêt public supérieur lorsque les informations demandées ont trait à des émissions dans l'environnement. Pour ce qui est des autres exceptions prévues à l'article 4, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n° 1049/2001, le fait que les informations demandées ont trait à des émissions dans l'environnement doit être pris en compte avec une attention particulière lorsqu'on évalue si la divulgation présente ou non un intérêt public supérieur.

2. Outre les exceptions prévues à l'article 4 du règlement (CE) n° 1049/2001, les institutions et organes communautaires peuvent refuser de mettre à disposition des informations environnementales si la divulgation de ces informations nuit à la protection de l'environnement auquel les informations se rapportent, comme les sites de reproduction des espèces rares.

3. Lorsqu'une institution ou un organe communautaire détient des informations environnementales en provenance d'un État membre, elle/il consulte cet État membre et applique toute exception pertinente au titre du droit communautaire. L'institution ou l'organe en question divulgue les informations si aucune exception n'est applicable.

Article 7

Demandes d'accès à des informations environnementales non détenues par une institution ou un organe communautaire

Lorsqu'une institution ou un organe communautaire reçoit une demande d'accès à des informations environnementales qui ne sont pas en sa possession, l'institution ou l'organe en question indique le plus rapidement possible au demandeur l'institution communautaire, l'organe communautaire ou l'autorité publique au sens de la directive 2003/4/CE auprès duquel/de laquelle il est possible, à sa connaissance, de demander l'information souhaitée, ou transfère la demande à l'institution communautaire, l'organe communautaire ou l'autorité publique compétent(e) et en informe le demandeur.

Article 8

Coopération

En cas de menace imminente pour la santé humaine ou l'environnement résultant d'activités humaines ou de causes naturelles, les institutions et organes communautaires collaborent avec les autorités publiques au sens de la directive 2003/4/CE du Conseil, à la demande de celles-ci, et les aident à diffuser immédiatement auprès du public menacé les informations environnementales qui pourraient lui permettre de prendre des mesures pour prévenir ou atténuer le dommage lié à la menace en question, dans la mesure où les institutions et organes communautaires et/ou les autorités publiques sont en possession de ces informations ou que ces informations sont détenues pour leur compte.

Le premier alinéa est applicable sans préjudice des obligations spécifiques prévues par la législation communautaire, en particulier les décisions n° 2119/98/CE et n° 1786/2002/CE.

TITRE III

PARTICIPATION DU PUBLIC EN CE QUI CONCERNE LES PLANS ET PROGRAMMES RELATIFS À L'ENVIRONNEMENT

Article 9

1. Les institutions ou organes communautaires donnent au public, lorsque toutes les options sont encore possibles, une réelle possibilité de participer au plus tôt à l'élaboration, à la modification ou au réexamen des plans et des programmes

relatifs à l'environnement par le biais de dispositions pratiques et/ou autres voulues. En particulier, lorsque la Commission élabore une proposition concernant un tel plan ou programme, laquelle est soumise à d'autres institutions ou organes communautaires pour décision, elle fait en sorte que le public puisse participer à cette étape préparatoire.

2. Les institutions ou organes communautaires identifient le public concerné, ou susceptible d'être concerné, par un plan ou programme visé au paragraphe 1, ou intéressé par un tel plan ou programme, en tenant compte de l'objet du présent règlement.

3. Les institutions ou organes communautaires veillent à ce que le public visé au paragraphe 2 soit informé, par des avis au public ou par d'autres moyens appropriés tels que les moyens de communications électroniques, lorsqu'ils sont disponibles:

- a) du projet de proposition, lorsqu'il est disponible;
- b) des informations ou de l'évaluation environnementales disponibles relatives au plan ou au programme en cours d'élaboration; et
- c) des modalités précises de participation, y compris:
 - i) l'entité administrative auprès de laquelle les informations peuvent être obtenues;
 - ii) l'entité administrative à laquelle des observations, des avis ou des questions peuvent être soumis; et
 - iii) des délais raisonnables laissant suffisamment de temps au public pour s'informer, se préparer et participer effectivement au processus décisionnel environnemental.

4. Il est fixé un délai de quatre semaines au moins pour la présentation d'observations. Lorsque des réunions ou des auditions sont organisées, elles doivent être annoncées au moins quatre semaines à l'avance. Les délais peuvent être raccourcis dans des cas d'urgence ou lorsque le public a déjà eu la possibilité de formuler des observations sur le plan ou programme en question.

TITRE IV

RÉEXAMEN INTERNE ET ACCÈS À LA JUSTICE

Article 10

Demande de réexamen interne d'actes administratifs

1. Toute organisation non gouvernementale satisfaisant aux critères prévus à l'article 11 est habilitée à introduire une demande de réexamen interne auprès de l'institution ou de l'organe communautaire qui a adopté un acte administratif au titre du droit de l'environnement ou, en cas d'allégation d'omission administrative, qui était censé avoir adopté un tel acte.

Cette demande, formulée par écrit, doit être introduite dans un délai n'excédant pas quatre semaines à compter de la date à laquelle l'acte administratif a été adopté, notifié ou publié, la plus récente de ces dates étant retenue, ou, en cas d'allégation d'omission, quatre semaines à compter de la date à laquelle l'acte administratif était censé avoir été adopté. La demande précise les motifs de réexamen.

2. L'institution ou organe communautaire visé(e) au paragraphe 1 prend en considération toutes les demandes de ce type, à moins qu'elles ne soient manifestement infondées. L'institution ou organe communautaire motive sa position par écrit aussi rapidement que possible, et au plus tard douze semaines après réception de la demande.

3. Lorsque, malgré sa diligence, l'institution ou organe communautaire n'est pas en mesure d'agir conformément au paragraphe 2, elle/il informe aussi rapidement que possible, et dans tous les cas avant l'expiration du délai indiqué dans ledit paragraphe, l'organisation non gouvernementale qui a introduit la demande des raisons qui l'empêchent d'agir et du moment où elle/il compte le faire.

L'institution ou organe communautaire agit en tout état de cause dans un délai de dix-huit semaines à compter de la réception de la demande.

Article 11

Conditions liées à l'habilitation au niveau communautaire

1. Une organisation non gouvernementale est habilitée à introduire une demande de réexamen interne conformément à l'article 10, à condition que:

- a) cette organisation soit une personne morale indépendante et sans but lucratif en vertu du droit ou de la pratique nationaux d'un État membre;
- b) cette organisation ait pour objectif premier déclaré de promouvoir la protection de l'environnement dans le cadre du droit de l'environnement;
- c) cette organisation existe depuis plus de deux ans et qu'elle poursuive activement l'objectif visé au point b);
- d) l'objet de la demande de réexamen interne introduite par cette organisation s'inscrive dans son objectif et ses activités.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

...

Par le Conseil
Le président

...

2. La Commission adopte les dispositions nécessaires pour que les conditions visées au paragraphe 1 soient appliquées de manière transparente et cohérente.

Article 12

Recours devant la Cour de justice

1. L'organisation non gouvernementale ayant introduit la demande de réexamen interne en vertu de l'article 10 peut saisir la Cour de justice conformément aux dispositions pertinentes du traité.

2. Lorsque l'institution ou organe communautaire n'agit pas conformément à l'article 10, paragraphes 2 ou 3, l'organisation non gouvernementale peut saisir la Cour de justice conformément aux dispositions pertinentes du traité.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Mesures d'exécution

Si nécessaire, les institutions et organes communautaires adaptent leur règlement intérieur aux dispositions du présent règlement. Ces adaptations prennent effet à compter du ... (*)

Article 14

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du ... (**)

(*) ...
(**) ...

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a adopté sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'application aux institutions et aux organes de la Communauté européenne des dispositions de la Convention d'Århus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement le 28 octobre 2003.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture lors de la session qui s'est déroulée du 29 mars au 1^{er} avril 2004.

Le Comité économique et social a rendu son avis le 29 avril 2004 ⁽¹⁾.

Le Conseil a arrêté sa position commune le 18 juillet 2005.

II. OBJET

Le règlement proposé vise à appliquer les principes de la convention d'Århus aux institutions et aux organes communautaires, en mettant en place un cadre d'exigences minimales garantissant l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement au niveau de la Communauté. Il contribue dès lors à la poursuite des objectifs de la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement énoncés à l'article 174, paragraphe 1, du traité CE. Enfin, l'adoption de la proposition de règlement en question démontrerait à tous que la Communauté européenne est déterminée à assumer ses responsabilités en matière d'environnement.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

La position commune intègre — textuellement, en partie ou en substance — un certain nombre d'amendements adoptés en première lecture par le Parlement européen. En particulier, les exigences de procédure que les institutions et organes communautaires doivent respecter en ce qui concerne l'information du public et la participation du public au processus décisionnel ont été clarifiées et renforcées. Pour ce qui est de l'accès à la justice, les critères d'habilitation à introduire une demande de réexamen interne ont été simplifiés. Les entités qualifiées (à présent définies comme étant les ONG qui remplissent les critères correspondants) ne sont plus tenues d'exercer leurs activités au niveau communautaire en tant que telles, mais toute demande doit porter sur des questions intéressant le niveau communautaire, c'est-à-dire répondre à la définition du droit de l'environnement figurant à l'article 2, point f).

Cependant, d'autres amendements n'ont pas été pris en compte dans la position commune, le Conseil les ayant jugés inutiles et/ou inappropriés, ou en raison du fait que des dispositions de la proposition initiale de la Commission ont été supprimées ou remaniées en profondeur.

La position commune comprend également des modifications autres que celles envisagées dans l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En outre, un certain nombre de modifications rédactionnelles ont été apportées pour clarifier le texte ou garantir la cohérence générale du règlement.

2. Spécificités

En particulier, le Conseil a décidé ce qui suit:

- les amendements 39, 40 et 41 ne peuvent être acceptés parce que le développement durable n'entre pas dans le champ d'application de la convention et ne fait pas partie des objectifs de la politique dans le domaine de l'environnement énoncés à l'article 174 du traité CE,

(1) JO C 117 du 30.4.2004, p. 52.

- l'amendement 1 est couvert par la formulation du considérant 7,
- l'amendement 56 aurait pu créer un régime d'exemption faisant double emploi: le règlement (CE) n° 1049/2001 prévoit un cadre suffisant pour garantir la conformité avec la convention,
- les amendements 3, 7 et 10 dépassent les exigences de la convention d'Århus et sont donc inutiles pour garantir la conformité,
- l'amendement 5 n'est lié à aucune disposition spécifique du règlement; le souci d'accélérer les procédures est satisfait notamment par les articles 10 à 12 de la position commune,
- les amendements 8 et 44 ne sont plus pertinents car la notion d'«entité qualifiée» a été supprimée du texte,
- l'amendement 9 ne peut être accepté parce que la définition des «informations environnementales» qui apparaît dans la position commune est tirée de la directive 2003/4/CE concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement,
- l'amendement 16 va au-delà des dispositions relatives à la diffusion des informations figurant dans la directive 2003/4/CE et entraînerait des charges administratives inutiles,
- les amendements 17 et 19 ne font que reproduire des dispositions qui sont déjà clairement énoncées dans le règlement (CE) n° 1049/2001,
- les amendements 21, 22 et 23 semblent trop normatifs: il conviendrait de laisser aux institutions et aux organes la faculté de déterminer la manière dont ils souhaitent tenir compte des résultats de la participation du public, sur la base des principes généraux établis dans le règlement,
- l'amendement 25 ne peut être accepté car il pourrait ralentir considérablement les procédures,
- les amendements 30, 42, 47, 48, 49, 50, 52 et 53 ne peuvent être acceptés car la Convention d'Århus laisse aux parties le soin de déterminer les modalités d'accès à la justice. Outre le fait qu'elle limite la notion d'«entité qualifiée» aux ONG qui remplissent un certain nombre de conditions, la position commune s'en tient scrupuleusement aux dispositions figurant à l'article 230, quatrième alinéa, et à l'article 232, troisième alinéa, du traité CE, qui sont suffisantes pour garantir la conformité,
- l'amendement 51 est superflu car les modalités du recours au médiateur, telles qu'elles sont décrites à l'article 195 du traité CE, suffisent pour garantir la conformité avec la convention et devraient donc être laissées en l'état,
- certains éléments des amendements 33, 35 et 58 ont été retenus. L'insertion d'une référence au développement durable a toutefois été jugée inappropriée dans le présent contexte pour ce qui concerne la définition du droit de l'environnement, comme expliqué ci-dessus à propos des amendements 39, 40 et 41. En outre, la position commune fait en sorte que les critères liés à l'habilitation à introduire une demande (article 11 actuel) évitent les ambiguïtés juridiques,
- l'amendement 36 a perdu toute pertinence en raison de la suppression de l'article correspondant (article 13 de la proposition initiale) et de la formulation de l'ancien article 12 (article 11 actuel),
- les amendements 37 et 38 devraient être rejetés car les institutions et organes communautaires ne devront pas tous nécessairement adapter leur règlement intérieur. S'ils doivent le faire, un temps suffisant devrait leur être accordé à cet effet, ainsi que pour appliquer le nouveau règlement.

IV. CONCLUSION

Le Conseil considère que la position commune représente un ensemble équilibré de mesures qui contribueraient à la poursuite des objectifs de la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement énoncés à l'article 174, paragraphe 1, du traité CE, tout en garantissant la conformité avec les exigences de la Convention d'Århus et la compatibilité avec la législation en vigueur en la matière, en particulier le règlement (CE) n° 1049/2001, sans entraîner de coûts injustifiés.

Il espère que les discussions constructives qu'il aura avec le Parlement européen permettront une adoption rapide du règlement.

POSITION COMMUNE (CE) N° 32/2005**arrêtée par le Conseil du 18 juillet 2005****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2005 du Parlement européen et du Conseil du ...
relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil**

(2005/C 264 E/03)

(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) 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) en 1993. Ce code est progressivement devenu obligatoire pour la plupart des navires effectuant des voyages internationaux, du fait de l'adoption en mai 1994 du chapitre IX: «Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires» de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS).
- (2) Le code ISM a été modifié par l'OMI aux termes de sa résolution MSC.104 (73), adoptée le 5 décembre 2000.
- (3) Des lignes directrices relatives à l'application du code ISM par les administrations ont été adoptées par l'OMI par la résolution A.788 (19) le 23 novembre 1995. Ces lignes directrices ont été modifiées par la résolution A.913 (22) du 29 novembre 2001.

- (4) Le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers ⁽³⁾ a rendu le code ISM obligatoire au niveau communautaire, à partir du 1^{er} juillet 1996, pour tous les transbordeurs rouliers de passagers exploitant une ligne régulière à destination ou en provenance de ports des États membres, qu'ils effectuent des voyages nationaux ou internationaux et quel que soit leur pavillon. Il s'agissait là d'une première étape pour assurer une application uniforme et cohérente du code ISM dans tous les États membres.
- (5) Le 1^{er} juillet 1998, le code ISM est devenu obligatoire, conformément aux dispositions du chapitre IX de la SOLAS, pour les compagnies exploitant, pour des voyages internationaux, des navires à passagers, notamment des engins à passagers à grande vitesse, des pétroliers, des transporteurs de produits chimiques, des transporteurs de gaz, des vraquiers et des engins à cargaison à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.
- (6) Le 1^{er} juillet 2002, le code ISM est devenu obligatoire pour les compagnies exploitant, pour des voyages internationaux, d'autres navires de charge et des unités mobiles de forage au large d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.
- (7) L'application stricte et obligatoire du code ISM peut améliorer de manière effective la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement.
- (8) Il est souhaitable d'appliquer directement le code ISM aux navires battant pavillon d'un État membre ainsi qu'aux navires, quel que soit leur pavillon, qui effectuent exclusivement des voyages nationaux ou qui assurent un service régulier de transport maritime à destination ou en provenance de ports des États membres.
- (9) L'adoption d'un nouveau règlement, dont l'applicabilité est directe, devrait permettre de garantir l'application du code ISM, étant entendu qu'il appartient aux États membres de décider s'il y a lieu d'appliquer le code aux navires qui, quel que soit leur pavillon, opèrent exclusivement dans les zones portuaires.
- (10) Il convient donc d'abroger le règlement (CE) n° 3051/95.

⁽¹⁾ JO C 302 du 7.12.2004, p. 20.⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 10 mars 2004 (JO C 102 E du 28.4.2004, p. 565), position commune du Conseil du 18 juillet 2005 et position commune du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).⁽³⁾ JO L 320 du 30.12.1995, p. 14. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

(11) Si un État membre estime que les compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer à des dispositions spécifiques de la partie A du code ISM en ce qui concerne certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans cet État membre, il peut déroger en tout ou en partie aux dispositions en question en adoptant des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs dudit code. Il peut, en ce qui concerne ces navires et compagnies, établir d'autres procédures de certification et de vérification.

(12) Il est nécessaire de tenir compte de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant le contrôle par l'État du port ⁽¹⁾.

(13) Il est également nécessaire de tenir compte de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 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 ⁽²⁾, afin de définir les organismes agréés aux fins du présent règlement, ainsi que de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽³⁾, afin de déterminer le champ d'application du présent règlement en ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages nationaux.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la modification de l'annexe II en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁴⁾.

(15) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'amélioration de la gestion de la sécurité et de la sécurité de l'exploitation des navires ainsi que la prévention de la pollution par les navires, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. 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 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement a pour objectif d'améliorer la gestion de la sécurité, la sécurité de l'exploitation et la prévention de la pollution en ce qui concerne les navires visés à l'article 3, paragraphe 1, en assurant le respect du code ISM par les compagnies exploitant ces navires, au moyen:

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

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «code ISM»: le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale aux termes de la résolution A.741 (18) de l'Assemblée du 4 novembre 1993, modifiée par la résolution MSC.104 (73) du comité de la sécurité maritime du 5 décembre 2000 et figurant à l'annexe I du présent règlement, dans sa version actualisée;
- 2) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément à la directive 94/57/CE;
- 3) «compagnie»: le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel 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, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code ISM;
- 4) «navire à passagers»: un navire, y compris un engin à grande vitesse, qui transporte plus de douze passagers ou un sous-marin à passagers;

5) «passager»: toute personne autre que:

Article 3

Champ d'application

- a) 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 dernier, ainsi que
- b) les enfants âgés de moins d'un an;
- 6) «engin à grande vitesse»: un engin à grande vitesse au sens de la règle X-1/2 de la SOLAS, dans sa version actualisée. En ce qui concerne les engins à passagers à grande vitesse, les restrictions définies à l'article 2, point f), de la directive 98/18/CE sont applicables;
- 7) «navire de charge»: un navire, y compris un engin à grande vitesse, qui n'est pas un navire à passagers;
- 8) «voyage international»: tout voyage par mer d'un port d'un État membre ou de tout autre État vers un port situé en dehors de cet État, ou inversement;
- 9) «voyage national»: tout voyage effectué dans des zones maritimes d'un port d'un État membre vers le même port ou un autre port de cet État membre;
- 10) «service régulier de transport maritime»: une série de traversées par navire organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes points ou davantage:
- a) soit selon un horaire publié;
- b) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable;
- 11) «transbordeur roulier de passagers»: un navire de mer destiné à transporter des passagers, tel que défini au chapitre II-1 de la SOLAS, dans sa version actualisée;
- 12) «submersible à passagers»: un engin mobile transportant des passagers, exploité principalement sous l'eau et ayant besoin d'une assistance en surface, par exemple un navire de surface ou un service à terre, pour une fonction de surveillance ainsi qu'une ou plusieurs des fonctions suivantes:
- a) recharge de la source d'énergie;
- b) recharge d'air à haute pression;
- c) recharge de l'équipement d'entretien de la vie;
- 13) «unité mobile de forage au large»: un navire capable d'effectuer des opérations de forage ayant pour but d'explorer ou d'exploiter les ressources du sous-sol marin, comme les hydrocarbures liquides ou gazeux, le soufre ou le sel;
- 14) «jauge brute»: la jauge brute d'un navire, déterminée conformément à la convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 ou, dans le cas de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux et dont la jauge n'a pas été calculée conformément à ladite convention, la jauge brute du navire déterminée conformément aux réglementations nationales en matière de jaugeage.

1. Le présent règlement s'applique aux types de navires suivants ainsi qu'aux compagnies qui les exploitent:

- a) navires de charge et navires à passagers, battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages internationaux;
- b) navires de charge et navires à passagers assurant exclusivement des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon;
- c) navires de charge et navires à passagers assurant des services réguliers de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres, quel que soit leur pavillon;
- d) unités mobiles de forage au large opérant sous l'autorité d'un État membre.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux types de navires suivants ni aux compagnies qui les exploitent:

- a) navires de guerre ou destinés aux transports de troupes et autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins de service public non commercial;
- b) navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, navires en bois de construction primitive, yachts et bateaux de plaisance, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;
- c) navires de pêche;
- d) navires de charge et unités mobiles de forage au large de moins de 500 tonneaux de jauge brute;
- e) navires à passagers, autres que les transbordeurs rouliers de passagers, dans les zones maritimes des classes C et D, telles qu'elles sont définies à l'article 4 de la directive 98/18/CE.

Article 4

Mise en conformité

Les États membres veillent à ce que toutes les compagnies qui exploitent des navires rentrant dans le champ d'application du présent règlement se conforment aux dispositions de celui-ci

Article 5

Prescriptions relatives à la gestion de la sécurité

Les navires visés à l'article 3, paragraphe 1, et les compagnies qui les exploitent se conforment aux prescriptions de la partie A du code ISM.

*Article 6***Certification et vérification**

À des fins de certification et de vérification, les États membres se conforment aux dispositions de la partie B du code ISM.

*Article 7***Dérogation**

1. Un État membre peut, s'il estime que des compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer aux points 6, 7, 9, 11 et 12 de la partie A du code ISM en ce qui concerne certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans l'État membre concerné, déroger en tout ou en partie à ces dispositions en adoptant des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs dudit code.

2. Un État membre peut, en ce qui concerne les navires et les compagnies pour lesquels une dérogation a été accordée en vertu du paragraphe 1, s'il estime que l'application des prescriptions énoncées à l'article 6 pose en pratique des difficultés, établir d'autres procédures de certification et de vérification.

3. Dans les circonstances définies au paragraphe 1 et, le cas échéant, au paragraphe 2, la procédure suivante s'applique:

- a) l'État membre concerné notifie à la Commission la dérogation qu'il entend accorder ainsi que les mesures qu'il compte adopter;
- b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, il est décidé, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, que la dérogation proposée n'est pas justifiée ou que les mesures proposées ne sont pas suffisantes, il est exigé de l'État membre concerné qu'il modifie ou qu'il renonce à adopter les dispositions proposées;
- c) l'État membre publie toutes les mesures adoptées en faisant directement référence au paragraphe 1 et, le cas échéant, au paragraphe 2.

4. À la suite d'une dérogation accordée au titre du paragraphe 1 et, le cas échéant, du paragraphe 2, l'État membre concerné délivre un certificat indiquant les limitations opérationnelles applicables, conformément au point 5, second alinéa, de l'annexe II.

*Article 8***Validité, acceptation et reconnaissance des certificats**

1. L'attestation de conformité est valable cinq ans au plus à compter de sa date d'émission. Le certificat de gestion de la

sécurité est valable cinq ans au plus à compter de sa date d'émission.

2. En cas de renouvellement de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité, les dispositions pertinentes de la partie B du code ISM sont applicables.

3. Les États membres acceptent les attestations de conformité, les attestations provisoires de conformité, les certificats de gestion de la sécurité et les certificats provisoires de gestion de la sécurité émis par l'administration d'un autre État membre ou par un organisme agréé agissant en son nom.

4. Les États membres acceptent les attestations de conformité, les attestations provisoires de conformité, les certificats de gestion de la sécurité et les certificats provisoires de gestion de la sécurité émis par les administrations de pays tiers ou au nom de ces administrations.

Cependant, en ce qui concerne les navires effectuant un service régulier de transport maritime, la conformité, avec le code ISM, des attestations de conformité, des attestations provisoires de conformité, des certificats de gestion de la sécurité et des certificats provisoires de gestion de la sécurité, délivrés au nom des administrations de pays tiers, est vérifiée par tout moyen approprié par l'État membre ou les États membres concernés ou en leur nom, à moins qu'ils n'aient été délivrés par l'administration d'un État membre ou par un organisme agréé.

*Article 9***Sanctions**

Les États membres établissent le régime des sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour en garantir l'application. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 10***Rapports**

1. Les États membres présentent tous les deux ans à la Commission un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement.

2. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, un formulaire type harmonisé pour ces rapports.

3. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, prépare, dans les six mois suivant la réception des rapports des États membres, un rapport consolidé relatif à la mise en œuvre du présent règlement, qui contient, le cas échéant, les mesures proposées. Ce rapport est adressé au Parlement européen et au Conseil.

Article 11

Modifications

1. Des modifications apportées au code ISM peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires ⁽¹⁾.

2. Toute modification de l'annexe II est effectuée conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002.

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.

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

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 13

Abrogation

1. Le règlement (CE) n° 3051/95 est abrogé avec effet au ... ^(*).

2. Les attestations provisoires de conformité, les certificats provisoires de gestion de la sécurité, les attestations de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés avant le ... ^(**) restent valables jusqu'à leur expiration ou à leur prochain visa de vérification.

Article 14

Entrée en vigueur

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

En ce qui concerne les navires de charge et les navires à passagers qui ne sont pas déjà tenus de se conformer au code ISM, le présent règlement est applicable à partir du ... ^(*).

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

^(*) La date d'entrée en vigueur du présent règlement.

^(**) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

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)]

PARTIE A — MISE EN ŒUVRE

1. GÉNÉRALITÉS
 - 1.1. **Définitions**
 - 1.2. **Objectifs**
 - 1.3. **Application**
 - 1.4. **Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité (SMS)**
2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
3. RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DE LA COMPAGNIE
4. PERSONNE(S) DÉSIGNÉE(S)
5. RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉ DU CAPITAINE
6. RESSOURCES ET PERSONNEL
7. ÉTABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPÉRATIONS À BORD
8. ÉTAT DE 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

PARTIE B — CERTIFICATION ET VÉRIFICATION

13. CERTIFICATION ET VÉRIFICATION PÉRIODIQUE
14. CERTIFICATION PROVISOIRE
15. VÉRIFICATION
16. MODÈLES DE CERTIFICATS

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)]

PARTIE A — MISE EN ŒUVRE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 **Définitions**

Les définitions suivantes s'appliquent aux parties A et B du présent code.

- 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'il a été adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'OMI.
- 1.1.2. «Compagnie» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrèteur 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.
- 1.1.4. «Système de gestion de la sécurité» désigne un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.
- 1.1.5. «Attestation de conformité» désigne un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent code.
- 1.1.6. «Certificat de gestion de la sécurité» désigne un document délivré à un navire et attestant que la compagnie et le personnel d'encadrement à bord exploitent le navire conformément au système de gestion de la sécurité approuvé.
- 1.1.7. «Preuve objective» désigne tout renseignement, document ou exposé des faits, quantitatif ou qualitatif ayant trait à la sécurité ou à l'existence et à l'application d'un élément du système de gestion de la sécurité qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié.
- 1.1.8. «Constatation» désigne un exposé des faits établi lors d'un audit de la gestion de la sécurité et étayé par des preuves objectives.
- 1.1.9. «Défaut de conformité» désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée.
- 1.1.10. «Défaut de conformité majeur» désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates; cette expression s'applique aussi au fait qu'une prescription du code ISM n'est pas appliquée de façon efficace et systématique.
- 1.1.11. «Date anniversaire» fait référence au jour et au mois de l'année correspondant à la date d'expiration de l'attestation ou du certificat à prendre en considération.
- 1.1.12. «Convention» désigne la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

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 à 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:
- 1.2.2.1. offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger;
 - 1.2.2.2. établir des mesures de précaution contre tous les risques identifiés; ainsi que
 - 1.2.2.3. 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:
- 1.2.3.1. la conformité aux règles et aux règlements obligatoires; et
 - 1.2.3.2. que les recueils de règles, les codes, les directives et les normes applicables recommandés par l'OMI, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime soient 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 (SMS)**

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

- 1.4.1. une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
- 1.4.2. 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 applicables;
- 1.4.3. 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;
- 1.4.4. des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent code;
- 1.4.5. des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence; ainsi que
- 1.4.6. 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. RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS 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 coordonnées 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) DÉSIGNÉE(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 ce qui 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. 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:

5.1.1. mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement;

5.1.2. encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique;

5.1.3. donner les ordres et les consignes appropriées d'une manière claire et simple;

5.1.4. vérifier qu'il est satisfait aux spécifications; ainsi que

5.1.5. 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 le capitaine a le pouvoir absolu et la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de solliciter l'assistance de la compagnie selon que de besoin.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

6.1. La compagnie devrait s'assurer que le capitaine:

6.1.1. a les qualifications requises pour commander le navire;

6.1.2. connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie; et

6.1.3. 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 qui doivent être données 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, les règlements, les recueils de règles, les codes et les 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 reçoit les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langue(s) 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 à suivre pour l'établissement de plans et de consignes, y compris les listes de contrôle si besoin est, 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. ÉTAT DE 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, aux accidents et aux 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:
- 10.2.1. des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés;
- 10.2.2. toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue;
- 10.2.3. les mesures correctives appropriées soient prises; et que
- 10.2.4. 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 les renseignements se rapportant au système de gestion de la sécurité.

- 11.2. La compagnie devrait s'assurer que:
 - 11.2.1. des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents;
 - 11.2.2. les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent; et que
 - 11.2.3. 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.

PARTIE B — CERTIFICATION ET VÉRIFICATION

13. CERTIFICATION ET VÉRIFICATION PÉRIODIQUE

- 13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie ayant obtenu une attestation de conformité ou une attestation provisoire de conformité conformément au point 14.1, qui soit applicable à ce navire.
- 13.2. L'attestation de conformité devrait être délivrée par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire de la convention, à toute compagnie satisfaisant aux prescriptions du présent code pour une période déterminée par l'administration et qui ne devrait pas excéder cinq ans. Une telle attestation devrait être acceptée comme preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du présent code.
- 13.3. L'attestation de conformité n'est valable que pour les types de navires expressément indiqués sur cette attestation. Cette indication devrait reposer sur les types de navires sur lesquels était basée la vérification initiale. D'autres types de navires ne devraient être ajoutés qu'après vérification de la capacité de la compagnie à satisfaire aux prescriptions du présent code applicables à ces types de navires. Dans ce contexte, les types de navires sont ceux visés à la règle IX/1 de la convention.

- 13.4. La validité d'une attestation de conformité devrait être vérifiée chaque année par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire de la convention, dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire.
- 13.5. L'attestation de conformité devrait être retirée par l'administration ou, à la demande de celle-ci, par le gouvernement de l'État signataire qui l'a délivrée, lorsque la vérification annuelle requise au point 13.4 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves de défauts de conformité majeurs avec le présent code.
- 13.5.1. En cas de retrait de l'attestation de conformité, tous les certificats de gestion de la sécurité et/ou les certificats provisoires de gestion de la sécurité associés à cette attestation devraient également être retirés.
- 13.6. Une copie de l'attestation de conformité devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou aux fins du contrôle visé à la règle IX/6.2 de la convention. Il n'est pas exigé que cette copie soit authentifiée ou certifiée.
- 13.7. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire, pour une période ne dépassant pas cinq ans, par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré après vérification que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé. Ce certificat devrait être accepté comme preuve que le navire satisfait aux prescriptions du présent code.
- 13.8. La validité du certificat de gestion de la sécurité devrait faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, sur demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire. S'il est prévu d'effectuer une seule vérification intermédiaire et si le certificat de gestion de la sécurité est valable pour une durée de cinq ans, cette vérification devrait avoir lieu entre les dates du deuxième et du troisième anniversaires de la délivrance du certificat de gestion de la sécurité.
- 13.9. Outre les prescriptions énoncées au point 13.5.1, le certificat de gestion de la sécurité devrait être retiré par l'administration ou, à la demande de celle-ci, par le gouvernement de l'État signataire qui l'a délivré, lorsque la vérification intermédiaire requise au point 13.8 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves d'un défaut de conformité majeur avec le présent code.
- 13.10. Nonobstant les prescriptions énoncées aux points 13.2 et 13.7, lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, la nouvelle attestation de conformité ou le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant.
- 13.11. Lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, la nouvelle attestation de conformité ou le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de cette date.
14. CERTIFICATION PROVISOIRE
- 14.1. Une attestation de conformité provisoire peut être délivrée pour faciliter la mise en œuvre initiale du présent code lorsque:
1. une compagnie vient d'être créée; ou
 2. de nouvelles catégories de navires doivent être ajoutées à une attestation de conformité existante, après vérification que cette compagnie est dotée d'un système de gestion de la sécurité qui répond aux objectifs énoncés au point 1.2.3 du présent code, sous réserve que la compagnie démontre qu'elle a planifié l'application d'un système de gestion de la sécurité qui satisfait à toutes les prescriptions du présent code durant la période de validité de l'attestation de conformité provisoire. Cette attestation provisoire de conformité devrait être délivrée pour une période n'excédant pas douze mois par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire. Une copie de l'attestation de conformité provisoire devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la convention. Il n'est pas exigé que cette copie soit authentifiée ou certifiée.

- 14.2. Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré:
1. aux navires neufs au moment de leur livraison;
 2. lorsqu'une compagnie assume pour la première fois la responsabilité de l'exploitation d'un navire; ou
 3. lorsqu'un navire change de pavillon.
- Ce certificat provisoire de gestion de la sécurité devrait être délivré, pour une période n'excédant pas six mois, par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, sur demande de celle-ci, par le gouvernement d'un autre État signataire.
- 14.3. Dans des cas particuliers, l'administration ou, sur demande de l'administration, le gouvernement d'un autre État signataire, peut proroger la validité du certificat provisoire de gestion de la sécurité pour une période supplémentaire qui ne devrait pas excéder six mois à compter de la date d'expiration.
- 14.4. Un certificat provisoire de gestion de la sécurité peut être délivré après vérification que:
1. l'attestation de conformité ou l'attestation provisoire de conformité correspond au navire en question;
 2. le système de gestion de la sécurité mis en place par la compagnie pour le navire en question comprend les éléments essentiels du présent code et qu'il a été soit évalué lors de l'audit effectué en vue de la délivrance de l'attestation de conformité, soit prouvé conforme aux conditions requises pour la délivrance de l'attestation provisoire de conformité;
 3. la compagnie a prévu d'effectuer un contrôle de la gestion du navire dans un délai de trois mois;
 4. le capitaine et les officiers sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et les dispositions prévues pour son application;
 5. les consignes qui sont jugées essentielles sont données avant l'appareillage; et
 6. les informations utiles sur le système de gestion de la sécurité ont été données dans une langue de travail ou dans des langues que le personnel du navire comprend.
15. VÉRIFICATION
- 15.1. Toutes les vérifications requises par les prescriptions du présent code devraient être effectuées conformément à des procédures jugées acceptables par l'administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ⁽¹⁾.
16. MODÈLES DE CERTIFICATS
- 16.1. L'attestation de conformité, le certificat de gestion de la sécurité, l'attestation provisoire de conformité et le certificat provisoire de gestion de la sécurité devraient être établis selon les modèles figurant en appendice au présent code. Lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte devrait comporter une traduction dans l'une de ces langues.
- 16.2. Outre les prescriptions énoncées au point 13.3, il peut être ajouté aux types de navires indiqués sur l'attestation de conformité et l'attestation provisoire de conformité toutes limitations de l'exploitation des navires décrites dans le système de gestion de la sécurité.
-

⁽¹⁾ Voir les directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations, adoptées par l'Organisation par la résolution A.913 (22).

Appendice

Modèles d'attestation de conformité, de certificat de gestion de la sécurité, d'attestation provisoire de conformité et de certificat provisoire de gestion de la sécurité

ATTESTATION DE CONFORMITÉ

(Cachet officiel)

(État)

Certificat n°

Délivré en application des dispositions de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie:

.....

.....

(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) pour les types de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

La présente attestation de conformité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)

Certificat n°

VISA DE VÉRIFICATION ANNUELLE

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée conformément à la règle IX/6.1 de la convention et au point 13.4 du code ISM, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

1^{re} VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

2^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

3^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

4^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

CERTIFICAT DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée

Sous l'autorité du gouvernement
*(nom de l'État)*par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (*):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité du navire a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), après vérification que l'attestation de conformité délivrée à la compagnie s'applique à ce type de navire.

Le présent certificat de gestion de la sécurité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique et à condition que l'attestation de conformité soit en cours de validité.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

(*) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier, transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge.

Certificat n°

VISA DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE ET DE VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (SI NÉCESSAIRE)

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée conformément à la règle IX/6.1 de la convention et au point 13.8 du code ISM, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

(doit être achevée entre les dates du deuxième et du troisième anniversaires)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (*)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (*)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (*)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(*) Le cas échéant. Se reporter au point 3.4.1 des directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations [résolution A.913 (22)].

ATTESTATION PROVISOIRE DE CONFORMITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée

Sous l'autorité du gouvernement
*(nom de l'État)*par
(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie

.....
.....
(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a été reconnu conforme aux objectifs du point 1.2.3 du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) pour le ou les type(s) de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

La présente attestation provisoire de conformité est valable jusqu'au:

Délivrée à:
(lieu de délivrance de l'attestation)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)*

CERTIFICAT PROVISOIRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Cachet officiel)

(État)

Certificat n°

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée,

Sous l'autorité du gouvernement (nom de l'État)

par (personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (*):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie: (voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ qu'il a été satisfait aux prescriptions du point 14.4 du code ISM et que l'attestation de conformité/l'attestation provisoire de conformité (**) délivrée à la compagnie est applicable à ce navire.

Le présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est valable jusqu'au sous réserve que l'attestation de conformité/l'attestation provisoire de conformité (**) soit en cours de validité.

Délivré à: (lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(*) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier; transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge.
(**) Biffer les mentions inutiles.

Certificat n°

La validité du présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est prorogée jusqu'au:

Date de la prorogation:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui proroge la validité)

ANNEXE II

DISPOSITIONS DESTINÉES AUX ADMINISTRATIONS ET RELATIVES À L'APPLICATION DU CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)*PARTIE A DISPOSITIONS GÉNÉRALES**PARTIE B CERTIFICATION ET NORMES*

2. PROCÉDURE DE CERTIFICATION

3. NORME DE GESTION

4. NIVEAUX DE COMPÉTENCE

5. MODÈLES D'ATTESTATION DE CONFORMITÉ ET DE CERTIFICATS DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Lorsqu'ils effectuent les tâches de vérification et de certification requises par les dispositions du code ISM pour les navires entrant dans le champ d'application du présent règlement, les États membres se conforment aux prescriptions et aux normes prévues dans la partie B du présent chapitre.
- 1.2 En outre, les États membres prennent dûment en considération les dispositions des directives révisées sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations, adoptées par l'OMI par la résolution A.913 (22) du 29 novembre 2001, dans la mesure où elles ne sont pas couvertes par la partie B du présent chapitre.

PARTIE B — CERTIFICATION ET NORMES

2. PROCÉDURE DE CERTIFICATION

- 2.1. La procédure de certification applicable à la délivrance d'une attestation de conformité à une compagnie et d'un certificat de gestion de la sécurité à chaque navire se déroule selon les dispositions fixées ci-après.
- 2.2. La procédure de certification comprend normalement les étapes suivantes:
 1. vérification initiale;
 2. vérification annuelle ou intermédiaire;
 3. vérification aux fins de renouvellement; et
 4. vérification supplémentaire.Ces vérifications sont effectuées sur demande de la compagnie à l'administration ou à l'organisme agréé agissant au nom de l'administration.
- 2.3. Les vérifications comprennent un audit du système de gestion de la sécurité.
- 2.4. Un responsable de l'audit et, le cas échéant, une équipe chargée de l'audit sont désignés pour effectuer l'audit.
- 2.5. Le responsable de l'audit désigné prend contact avec la compagnie et établit un programme d'audit.
- 2.6. Un rapport d'audit est établi sous la direction du responsable de l'audit, qui doit veiller à ce qu'il soit précis et complet.
- 2.7. Le rapport d'audit doit comprendre les éléments suivants: programme de l'audit, identification des membres de l'équipe d'audit, dates, identification de la compagnie, rapports sur toutes constatations et défauts de conformité et constatations portant sur l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de réaliser les objectifs spécifiés.

3. NORME DE GESTION

- 3.1. Les enquêteurs ou l'équipe d'audit chargés de vérifier le respect du code ISM possèdent des compétences dans les domaines suivants:
1. le respect des règles et des règlements applicables à chaque type de navire exploité par la compagnie, y compris la délivrance des brevets aux gens de mer;
 2. les activités liées à l'approbation, aux contrôles et à la délivrance des certificats maritimes;
 3. le mandat dont il faut tenir compte dans le cadre du système de gestion de la sécurité prescrit par le code ISM; ainsi que
 4. l'expérience pratique de l'exploitation des navires.
- 3.2. Lors de la vérification du respect des dispositions du code ISM, il convient de veiller à ce que les services d'expertise-conseil soient indépendants des services qui participent à la procédure de certification.

4. NIVEAUX DE COMPÉTENCE

4.1. Compétences de base requises pour procéder aux vérifications

- 4.1.1. Le personnel appelé à participer à la vérification du respect des prescriptions du code ISM doit satisfaire aux critères minimaux applicables aux inspecteurs fixés au point 2 de l'annexe VII de la directive 95/21/CE.
- 4.1.2. Le personnel doit avoir suivi une formation garantissant qu'il possède les compétences et les aptitudes requises pour procéder à la vérification du respect des prescriptions du code ISM, notamment en ce qui concerne:
- a) la connaissance et la compréhension du code ISM;
 - b) les règles et règlements obligatoires;
 - c) le mandat que les compagnies sont tenues de prendre en considération en vertu du code ISM;
 - d) les techniques d'évaluation (examen, entretiens, analyse et établissement des rapports);
 - e) les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité;
 - f) les connaissances élémentaires des transports maritimes et des opérations à bord; ainsi que
 - g) la participation à au moins un audit d'un système de gestion de type maritime.

4.2. Compétences requises pour procéder à la vérification initiale et à la vérification aux fins de renouvellement

- 4.2.1. Pour pouvoir évaluer pleinement si la compagnie ou chaque type de navire satisfait aux prescriptions du code ISM, outre les compétences de base mentionnées ci-dessus, le personnel appelé à effectuer une vérification initiale ou une vérification aux fins du renouvellement d'une attestation de conformité ou d'un certificat de gestion de la sécurité doit posséder les compétences lui permettant:
- a) de déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non au code ISM;
 - b) de déterminer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité de la compagnie, ou de chaque type de navire, permet de garantir le respect des règles et des règlements, sur la base des registres réglementaires et des registres des visites de classification;
 - c) d'évaluer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de garantir le respect d'autres règles et règlements qui ne sont pas couverts par des inspections réglementaires ou des visites de classification, et de faciliter la vérification du respect de ces règles et règlements; et
 - d) d'évaluer si les pratiques sûres recommandées par l'OMI, les administrations, les sociétés de classification et les organisations du secteur maritime ont été prises en considération.
- 4.2.2. Ces compétences peuvent être mises en œuvre par des équipes qui possèdent l'ensemble des compétences requises.

5. MODÈLES D'ATTESTATIONS DE CONFORMITÉ ET DE CERTIFICATS DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Lorsque les navires sont exploités à l'intérieur d'un seul État membre, les États membres utilisent soit les modèles annexés au code ISM, soit l'attestation de conformité, le certificat de gestion de la sécurité, l'attestation provisoire de conformité ou le certificat provisoire de gestion de la sécurité établis selon les modèles figurant ci-après.

En cas de dérogation accordée en vertu de l'article 7, paragraphe 1, et, le cas échéant, du paragraphe 2 de cet article, le certificat délivré est différent de celui visé plus haut et précise clairement qu'une dérogation a été accordée conformément à l'article 7, paragraphe 1, et, le cas échéant, au paragraphe 2 de cet article. Il mentionne les limitations opérationnelles applicables.

ATTESTATION DE CONFORMITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions [de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et] (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement

(nom de l'État)

par

(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie:

.....

(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) pour les types de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

Transbordeur roulier de passagers

La présente attestation de conformité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique.

Délivrée à

(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)*

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

Certificat numéro

VISA DE VÉRIFICATION ANNUELLE

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée en application de (la règle IX/6.1 de la convention et du point 13.4 du code ISM et) (*) de l'article 6 du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

1^{re} VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

2^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

3^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

4^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

CERTIFICAT DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions (de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et) (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (**):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité du navire a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), après vérification que l'attestation de conformité délivrée à la compagnie s'applique à ce type de navire.

Le présent certificat de gestion de la sécurité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique et à condition que l'attestation de conformité soit en cours de validité.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

(**) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier, transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge; transbordeur roulier de passagers.

Certificat n°

VISA DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE ET DE VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (SI NÉCESSAIRE)

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée en application de (la règle IX/6.1 de la convention et du point 13.8 du code ISM et) (*) de l'article 5 du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

(doit être achevée entre les dates du deuxième et du troisième anniversaires)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (**)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE(**)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE(**)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

(**) Le cas échéant, se reporter au point 13.8 du code ISM et au point 3.4.1 des directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations [résolution A.913 (22)].

ATTESTATION PROVISOIRE DE CONFORMITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions (de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et) (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie:

.....

(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a été reconnu conforme aux objectifs énoncés au point 1.2.3 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../... pour le ou les type(s) de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

Transbordeur roulier de passagers

La présente attestation provisoire de conformité est valable jusqu'au

Délivrée à:
(lieu de délivrance de l'attestation)

Date de délivrance:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre l'attestation)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

CERTIFICAT PROVISOIRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions (de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et) (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (**):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ qu'il a été satisfait aux prescriptions du point 14.4 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../... et que l'attestation de conformité/l'attestation provisoire de conformité (***) délivrée à la compagnie est applicable à ce navire.

Le présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est valable jusqu'au, à condition que l'attestation de conformité / l'attestation provisoire de conformité (***) soit en cours de validité.

Délivré à:
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance:

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

(**) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier; transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge; transbordeur roulier de passagers.

(***) Biffer les mentions inutiles.

Certificat n°

La validité du présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est prorogée jusqu'au:

Date de prorogation:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui proroge la validité)

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil est parvenu, le 9 décembre 2004, à un accord politique sur le projet de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) dans la Communauté ⁽¹⁾. Le Conseil a arrêté sa position commune, mise au point par les juristes-linguistes, le 18 juillet 2005.

Le Parlement européen a décidé, dans son avis rendu le 10 mars 2004 en première lecture, d'approuver la proposition de la Commission sans amendements ⁽²⁾. Pour arrêter sa position commune, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾ ⁽⁴⁾.

Ce règlement a pour objet de remplacer et de proroger le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil en vue de renforcer la gestion de la sécurité, l'exploitation en toute sécurité et la prévention de la pollution. Les dispositions du code ISM s'appliquent à tous les navires battant pavillon d'un État membre qui effectuent des voyages internationaux et nationaux, ainsi qu'à tous les navires entrant dans le champ d'application de la convention SOLAS qui effectuent exclusivement des voyages nationaux ou qui assurent un service régulier de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

En 1993, l'Organisation maritime internationale (IMO) a adopté le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, le «code ISM», dans le cadre de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), afin de promouvoir le développement d'une culture générale de la sécurité et d'une conscience environnementale au sein des équipages et des compagnies qui exploitent des navires. Le code ISM établit des lignes directrices concernant la gestion et l'exploitation des navires par leurs compagnies respectives.

En réaction au tragique accident de l'*Estonia*, la Communauté n'a pas attendu la mise en œuvre du code ISM et a adopté le règlement (CE) n° 3051/95 s'appliquant aux transbordeurs rouliers de passagers qui effectuent des voyages internationaux et nationaux dans la Communauté.

Le Conseil est favorable au principe, établi dans la proposition de la Commission présentée en décembre 2003, du remplacement du règlement (CE) n° 3051/95 par un nouveau texte obligeant l'ensemble des compagnies et des navires couverts par le chapitre IX de la Convention SOLAS à appliquer le code ISM, compte tenu également du fait que le code est devenu obligatoire au niveau international en 2002. Il estime que ce nouveau règlement facilitera la mise en œuvre correcte, stricte et harmonisée du code dans tous les États membres.

Afin de tenir compte d'une manière appropriée des dispositions internationales, le Conseil a estimé qu'il était nécessaire d'aller au-delà de la proposition de la Commission, comme indiqué ci-dessous.

Le Conseil convient que la prochaine étape logique devrait être d'étendre le champ d'application du règlement pour couvrir également les navires battant pavillon d'un État membre effectuant des voyages nationaux et les navires, quel que soit leur pavillon, effectuant exclusivement des voyages nationaux ou assurant un service régulier de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres. Pour des raisons de proportionnalité, les navires à passagers autres que les transbordeurs rouliers de passagers, opérant à moins de 5 milles des côtes ainsi que — conformément au code ISM — les navires de charge et unités mobiles de forage au large de moins de 500 tonneaux de jauge brute sont exclus du champ d'application.

Afin que la législation soit claire et précise, les définitions ont été complétées et, le cas échéant, alignées sur les instruments internationaux existants, en prenant en compte les engins à grande vitesse, les submersibles à passagers, les transbordeurs rouliers de passagers et les unités mobiles de forage au large, ainsi que les particularités concernant le jaugeage du tonnage brut.

⁽¹⁾ La Commission a présenté sa proposition le 11 décembre 2003.

⁽²⁾ JO C 102 E du 28.4.2004, p. 565.

⁽³⁾ JO C 302 du 7.12.2004, p. 20.

⁽⁴⁾ Le Comité des régions n'a pas rendu d'avis.

Le Conseil estime que la législation communautaire mettant en œuvre les instruments juridiques internationaux doit être alignée, autant que possible, sur ces instruments. Dès lors, les dispositions concernant la validité des documents à délivrer aux navires et aux compagnies les exploitant (attestation de conformité, attestation provisoire de conformité, certificat de gestion de la sécurité, certificat de gestion de la sécurité provisoire) correspondent à celles du code ISM, prévoyant une validité de cinq ans au plus à compter de la date d'émission.

Conformément au principe du respect du code ISM, ces documents sont acceptés par les États membres s'ils sont délivrés par l'administration d'un autre État membre ou, au nom de cette administration, par un organisme agréé conformément à la directive 94/57/CE, ou s'ils sont délivrés par les administrations de pays tiers ou en leur nom. Dans ce dernier cas, les États membres vérifient par tous les moyens appropriés, pour les navires qui assurent un service régulier de transport maritime, la conformité de ces documents avec le code ISM.

Le Conseil est d'avis que l'extension du champ d'application du règlement aux voyages nationaux fait apparaître la nécessité de prendre en considération le fait que les situations peuvent différer d'un État membre à l'autre. Par conséquent, le règlement prévoit la possibilité d'un régime de dérogation au cas où un État membre considère que des compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer à des paragraphes spécifiques du code ISM pour certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans cet État membre. Dans le cadre de cette procédure de dérogation, l'État membre concerné adopte des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs du code, notifie à la Commission la dérogation ainsi que les mesures qu'il compte adopter et publie les mesures adoptées. Par conséquent, en cas de dérogation, les certificats délivrés au navire et à la compagnie exploitante seront différents des formulaires figurant aux annexes I ou II du règlement; ils indiqueront clairement qu'une dérogation a été accordée conformément au règlement et mentionneront les limitations opérationnelles applicables.

Enfin, la position commune intègre plusieurs modifications d'ordre essentiellement technique, qui sont nécessaires pour rendre le nouveau texte conforme à la législation communautaire existante.
