

Journal officiel

de l'Union européenne

C 184 E

51^e annéeÉdition
de langue française

Communications et informations

22 juillet 2008

<u>Numéro d'information</u>	<u>Sommaire</u>	<u>Page</u>
III	<i>Actes préparatoires</i>	
	CONSEIL	
2008/C 184 E/01	Position commune (CE) n° 15/2008 du 6 juin 2008 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ⁽¹⁾	1
2008/C 184 E/02	Position commune (CE) n° 16/2008 du 6 juin 2008 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte) ⁽¹⁾	11
2008/C 184 E/03	Position commune (CE) n° 17/2008 du 6 juin 2008 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE ⁽¹⁾	23

FR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 15/2008

adoptée par le Conseil le 6 juin 2008

**en vue de l'adoption de la directive 2008/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ...
modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi
du trafic des navires et d'information**

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

(2008/C 184 E/01)

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⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Par l'adoption de la directive 2002/59/CE ⁽⁴⁾, l'Union européenne s'est dotée de moyens supplémentaires pour prévenir les situations présentant une menace pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.

(2) Étant donné que la présente directive concerne la modification de la directive 2002/59/CE, la plupart des obligations qu'elle comporte ne seront pas applicables aux États membres dépourvus de littoraux et de ports de mer. Par conséquent, les seules obligations s'appliquant à l'Autriche, à la République tchèque, à la Hongrie, au Luxembourg et à la Slovaquie sont celles concernant les navires

battant pavillon de ces États membres, sans préjudice du devoir de coopération des États membres afin d'assurer la continuité entre les services de gestion du trafic maritime et ceux d'autres modes de transport, notamment les services d'information fluviale.

(3) Au titre de la présente directive, les États membres qui sont des États côtiers devraient pouvoir échanger les informations qu'ils recueillent dans le cadre des missions de suivi du trafic maritime qu'ils assurent dans les zones relevant de leur juridiction. Le système communautaire d'échange d'informations maritimes «SafeSeaNet» (ci-après dénommé «SafeSeaNet»), élaboré par la Commission en accord avec les États membres, comprend, d'une part, un réseau d'échange de données et, d'autre part, une standardisation des principales informations disponibles sur les navires et leurs cargaisons (préavis et comptes rendus). Il permet ainsi de localiser à la source et de communiquer à toute autorité des informations précises et mises à jour sur les navires se trouvant dans les eaux européennes, leurs mouvements et leurs cargaisons dangereuses ou polluantes, ainsi que sur les incidents maritimes.

(4) Dans ce contexte, afin de garantir une exploitation opérationnelle des informations ainsi recueillies, il est essentiel que les infrastructures nécessaires à la collecte et à l'échange des données visées par la présente directive et mises en place par les administrations nationales soient intégrées à SafeSeaNet.

(5) Parmi les informations notifiées et échangées au titre de la directive 2002/59/CE, celles concernant les caractéristiques précises des marchandises dangereuses ou polluantes transportées par mer revêtent une importance particulière. Par conséquent, et au vu des récents accidents maritimes, il convient que les autorités côtières accèdent plus

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 6 juin 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

facilement aux caractéristiques des hydrocarbures transportés par mer, élément essentiel dans le choix des techniques de contrôle les plus appropriées, et, en cas d'urgence, qu'elles disposent d'un lien direct avec les opérateurs ayant la meilleure connaissance des marchandises transportées.

- (6) Les systèmes d'identification automatique des navires (AIS — Automatic Identification System) visés par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 permettent non seulement d'améliorer les possibilités de suivi de ces navires, mais surtout de renforcer leur sécurité dans les situations de navigation rapprochée. Ces systèmes ont, à ce titre, été intégrés au dispositif de la directive 2002/59/CE. Eu égard au nombre important de collisions impliquant des navires de pêche qui n'ont manifestement pas été vus par des navires de commerce ou qui n'ont pas vu les navires de commerce autour d'eux, il est fortement souhaitable d'étendre cette mesure aux navires de pêche d'une longueur supérieure à 15 mètres. Une aide financière peut être prévue, dans le cadre du Fonds européen pour la pêche, en faveur de l'installation à bord des navires de pêche d'instruments de sécurité tels que l'AIS.
- (7) L'obligation d'équiper un navire de l'AIS devrait être entendue comme assortie de l'exigence de maintenir l'AIS en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des règles ou des normes internationales prévoient la protection des informations relatives à la navigation.
- (8) Il serait utile d'étudier les synergies possibles entre l'AIS et les systèmes de positionnement et de communication utilisés dans le cadre de la politique commune de la pêche, tel que le système de surveillance des navires par satellite. À cette fin, la Commission, en coopération avec les États membres, devrait déterminer s'il est possible d'intégrer l'AIS dans les systèmes de positionnement et de communication utilisés dans le cadre de la politique commune de la pêche et définir les modalités d'une telle intégration. L'analyse des possibilités d'intégration de ces systèmes devrait tenir compte des besoins et des exigences du contrôle des flottes de pêche, notamment en matière de sécurité et de confidentialité des données transmises.
- (9) La directive 2002/59/CE prévoit que les États membres doivent adopter des mesures particulières à l'égard des navires pouvant présenter des risques en raison de leur comportement ou de leur état. Il semble dès lors souhaitable d'ajouter à la liste de ces navires ceux qui ne disposent pas des assurances ou des garanties financières satisfaisantes ou ceux qui ont été signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.
- (10) Conformément à la directive 2002/59/CE, il semble nécessaire, concernant les risques liés à des conditions météorologiques exceptionnellement défavorables, de prendre en compte les dangers que peut représenter pour la navigation la formation de glace. Par conséquent, lorsqu'une autorité compétente désignée par un État membre estime, sur la base des prévisions concernant l'état des glaces fournies par un service d'information météorolo-

gique qualifié, qu'en raison des conditions de navigation il existe un risque grave pour la sécurité de la vie humaine ou un risque grave de pollution, elle devrait en informer les capitaines des navires se trouvant dans la zone relevant de sa juridiction ou souhaitant entrer dans le ou les ports situés dans la zone en question ou en sortir. L'autorité concernée devrait être à même de prendre toute mesure appropriée pour assurer la sauvegarde des vies humaines en mer et la protection de l'environnement.

- (11) La directive 2002/59/CE prévoit que les États membres doivent établir des plans en vue d'accueillir, si la situation l'exige, des navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles, afin d'atténuer les conséquences des accidents en mer. Cependant, compte tenu des directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance annexées à la résolution A.949(23) de l'Organisation maritime internationale du 13 décembre 2003 (ci-après dénommée «résolution A.949(23) de l'OMI») qui ont été adoptées postérieurement à l'adoption de la directive 2002/59/CE et se réfèrent à des navires ayant besoin d'assistance mais où la vie humaine n'est pas en danger, plutôt qu'à des navires en détresse, il convient de modifier cette directive en conséquence.
- (12) Sur la base de la résolution A.949(23) de l'OMI, et à la lumière des travaux menés ensemble par la Commission, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence») et les États membres, il convient de préciser les dispositions essentielles que doivent prévoir les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée et efficace de ces plans et de clarifier la portée des obligations qui incombent aux États membres.
- (13) Tout plan élaboré par les États membres en vue de réagir efficacement aux menaces que font peser des navires ayant besoin d'assistance doit se fonder sur la résolution A.949(23) de l'OMI. Toutefois, lorsqu'ils évaluent les risques associés à de telles menaces, les États membres peuvent, compte tenu du contexte, prendre en considération d'autres éléments, tels que l'utilisation de l'eau de mer pour produire de l'eau potable et de l'électricité.
- (14) Lorsqu'un navire a besoin d'assistance, il se peut qu'il faille prendre une décision quant à l'accueil de ce navire dans un lieu de refuge. À cette fin, l'autorité concernée devrait effectuer une évaluation préalable de la situation en se fondant sur les informations contenues dans le plan applicable pour l'accueil des navires dans un lieu de refuge.
- (15) Les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance devraient décrire de manière précise la chaîne de prise de décision en ce qui concerne la procédure d'alerte dans les situations en cause et la gestion de celles-ci. Il convient de décrire clairement quelles sont les autorités concernées et leurs attributions, ainsi que les moyens de communication entre les parties concernées. Les procédures à appliquer devraient faire en sorte qu'une décision appropriée puisse être prise rapidement sur la base de l'expertise et des informations adéquates dont dispose l'autorité compétente.

- (16) Lorsqu'ils élaborent les plans, les États membres effectuent un inventaire des lieux de refuge potentiels sur le littoral, en vue de permettre à l'autorité compétente, en cas d'accident ou d'incident en mer, d'identifier clairement et rapidement les zones les plus appropriées pour accueillir des navires ayant besoin d'assistance. Ces informations importantes devraient comporter une description de certaines caractéristiques des sites considérés ainsi que des équipements et installations disponibles pour faciliter l'accueil des navires ayant besoin d'assistance ou la lutte contre les conséquences d'un accident ou d'une pollution.
- (17) Il importe que la liste des autorités compétentes chargées de décider s'il convient d'accueillir un navire dans un lieu de refuge, ainsi que de celles chargées de recevoir et de traiter les alertes, fasse l'objet d'une publication appropriée. Il peut également être utile pour les parties qui participent à une opération d'assistance maritime, y compris les compagnies d'assistance et de remorquage, et les autorités des États membres voisins susceptibles d'être affectés par une situation d'urgence en mer, d'accéder aux informations voulues.
- (18) Les mesures de suivi et d'organisation du trafic maritime ont pour fonction spécifique de permettre aux États membres d'avoir une connaissance réelle des navires fréquentant les eaux relevant de leur juridiction et donc, le cas échéant, de mieux prévenir les risques potentiels. Le partage des informations recueillies permet d'améliorer leur qualité et facilite leur traitement.
- (19) En application de la directive 2002/59/CE, les États membres et la Commission ont accompli d'importants progrès dans l'harmonisation des échanges de données par voie électronique, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses ou polluantes. SafeSeaNet, dont la mise en place a commencé en 2002, devrait à présent être reconnu comme le réseau de référence au niveau communautaire.
- (20) Les progrès réalisés dans le domaine des nouvelles technologies et notamment de leurs applications spatiales, telles que les dispositifs de suivi des navires par balises, les systèmes d'imagerie ou encore le système global de navigation par satellite (GNSS), permettent aujourd'hui d'étendre la surveillance du trafic maritime plus loin au large et, ainsi, de mieux couvrir les eaux européennes, notamment grâce au système d'identification et de suivi à distance (LRIT, Long Range Identification and Tracking system). Si l'on veut que ces outils fassent partie intégrante du système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information mis en place par la directive 2002/59/CE, il devra y avoir au sein de la Communauté une coopération totale sur ces travaux.
- (21) Afin de garantir une exploitation optimale et harmonisée au niveau communautaire des informations concernant la sécurité maritime recueillies en vertu de la directive 2002/59/CE, la Commission devrait pouvoir assurer, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion de ces données auprès des autorités désignées par les États membres.
- (22) Dans ce contexte, l'élaboration du système «Equasis» a montré combien il importait de promouvoir une culture de la sécurité maritime, particulièrement auprès des entreprises de transport maritime. La Commission devrait pouvoir contribuer à la diffusion, notamment par le biais de ce système, de toutes les informations liées à la sécurité maritime.
- (23) Le 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) ⁽¹⁾, regroupe les tâches des comités institués en vertu de la législation communautaire pertinente en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord. Il y a donc lieu de remplacer le comité existant par le COSS.
- (24) Il convient également de prendre en compte les modifications apportées aux instruments internationaux auxquels il est fait référence.
- (25) 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 ⁽²⁾.
- (26) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la directive 2002/59/CE afin d'y appliquer les modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de cette directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (27) Conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime ⁽³⁾, l'Agence fournit l'assistance nécessaire à la Commission et aux États membres afin de les aider à appliquer la directive 2002/59/CE.
- (28) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽⁴⁾, les États membres sont encouragés 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.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

⁽³⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1891/2006 (JO L 394 du 30.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

(29) Il y a donc lieu de modifier en conséquence la directive 2002/59/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications

La directive 2002/59/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 2, paragraphe 2, les mots introductifs sont remplacés par le texte suivant:

«Sauf disposition contraire, la présente directive ne s'applique pas:».

- 2) L'article 3 est modifié comme suit:

- a) le point a) est modifié comme suit:

- i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«“instruments internationaux pertinents” les instruments suivants, dans leur version actualisée:»;

- ii) les tirets figurant ci-après sont ajoutés:

— “résolution A.917(22) de l'OMI”, la résolution 917(22) de l'Organisation maritime internationale intitulée “Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)”, telle que modifiée par la résolution A.956(23) de l'OMI;

— “résolution A.949(23) de l'OMI”, la résolution 949(23) de l'Organisation maritime internationale portant “Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance”;

— “résolution A.950(23) de l'OMI”, la résolution 950(23) de l'Organisation maritime internationale intitulée “Services d'assistance maritime (MAS)”;

- b) le point k) est remplacé par le texte suivant:

- «k) “autorités compétentes”, les autorités et les organisations désignées par les États membres pour exercer les fonctions prévues par la présente directive,»;

- c) les points ci-après sont ajoutés:

«s) “SafeSeaNet”, le système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission en collaboration avec les États membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire;

t) “service régulier”, une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

u) “navire de pêche”, tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

v) “navire ayant besoin d'assistance”, un navire se trouvant dans une situation autre qu'une situation nécessitant le sauvetage des personnes à bord qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation.».

- 3) L'article suivant est inséré:

«Article 6 bis

Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) par les navires de pêche

Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon d'un État membre et immatriculé dans la Communauté, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un État membre, ou débarquant ses captures dans le port d'un État membre est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, partie I, point 3, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.».

- 4) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Obligations incombant au chargeur

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, dans un port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration comportant les informations suivantes:

- a) les informations énumérées à l'annexe I, point 2;

b) pour les substances visées à l'annexe I de la Convention MARPOL, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits, y compris leur viscosité exprimée en cSt à 50 °C et leur densité à 15 °C;

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

Il incombe au chargeur de fournir cette déclaration au capitaine ou à l'exploitant et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.».

5) Les points suivants sont ajoutés à l'article 16, paragraphe 1:

- «d) les navires qui n'ont pas procédé à la notification ou ne disposent pas des certificats d'assurance ou des garanties financières prévus par la législation communautaire ou à la réglementation internationale;
- e) les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.».

6) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

Mesures en cas de risques liés à l'état des glaces

1. Si les autorités compétentes estiment, compte tenu de l'état des glaces, qu'il existe un risque important pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou de celles d'autres États:

- a) elles fournissent aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction ou qui ont l'intention d'entrer dans un de leurs ports, ou d'en sortir, les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction;
- b) elles peuvent, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires ayant besoin d'assistance et d'autres obligations résultant de la réglementation internationale applicable, demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée et qui ont l'intention d'entrer dans un port ou un terminal, d'en sortir ou de quitter une zone de mouillage satisfassent aux prescriptions de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

2. Les mesures prises en application des dispositions du paragraphe 1 sont fondées, pour les données concernant l'état des glaces, sur des prévisions concernant la situation des glaces et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre.».

7) L'alinéa suivant est ajouté à l'article 19, paragraphe 2:

«À cette fin, ils transmettent aux autorités nationales compétentes, à leur demande, les informations visées à l'article 12.».

8) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

«Article 20

Accueil des navires ayant besoin d'assistance dans des lieux de refuge

1. L'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge fait l'objet d'une évaluation

préalable de la situation, réalisée sur la base du plan visé à l'article 20 bis, et d'une décision prise par une autorité compétente.

2. Les autorités visées au paragraphe 1 se réunissent régulièrement afin d'échanger les connaissances acquises et d'améliorer les mesures prises en application du présent article. Elles peuvent se réunir à tout moment si des circonstances particulières le justifient.».

9) L'article suivant est inséré:

«Article 20 bis

Plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres établissent des plans en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance dans les eaux relevant de leur juridiction.

2. Les plans visés au paragraphe 1 sont élaborés après consultation des parties concernées, sur la base des résolutions A.949(23) et A.950(23) de l'OMI, et comportent au minimum les éléments suivants:

- a) l'identité de l'autorité ou des autorités chargée(s) de recevoir et de traiter les alertes;
- b) l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi;
- c) des informations relatives au littoral des États membres qui contribueront à l'évaluation de la situation en cas de navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques;
- d) les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge;
- e) les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;
- f) les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international;
- g) les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

3. Les États membres rendent public le nom de l'autorité compétente visée à l'article 20, paragraphe 1, ainsi que les noms des autorités désignées pour la réception et le traitement des alertes.

Les États membres communiquent aux États membres voisins, à leur demande, les informations pertinentes concernant ces plans;

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues dans les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, les États membres veillent à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

À la demande des États membres, les destinataires des informations visées aux deuxième et troisième alinéas sont tenus à une obligation de confidentialité.

4. Les États membres informent la Commission d'ici le ... (*) des mesures prises en application du présent article.».

10) L'article suivant est inséré:

«Article 22 bis

SafeSeaNet

1. Les États membres mettent en place, au niveau national ou local, des systèmes de gestion des informations maritimes afin d'assurer le traitement des informations visées dans la présente directive.

2. Les systèmes mis en place en application du paragraphe 1 permettent une exploitation opérationnelle des informations recueillies et satisfont notamment aux énoncées à l'article 14.

3. Afin de garantir un échange efficace des informations visées dans la présente directive, les États membres veillent à ce que les systèmes nationaux ou locaux mis en place pour recueillir, traiter et conserver ces informations puissent être interconnectés avec SafeSeaNet. La Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24.».

11) L'article 23 est modifié comme suit:

a) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) étendre la couverture du système communautaire de suivi et d'information sur le trafic des navires et/ou l'actualiser en vue d'améliorer l'identification et le suivi des navires, en tenant compte des progrès réalisés dans le domaine des technologies de l'information et des communications. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, si nécessaire, des systèmes de comptes rendus obligatoires, des services de trafic maritime obligatoires et des systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation. Ils coopèrent aussi, au sein des instances régionales ou internationales concernées, à

la mise au point de systèmes d'identification et de suivi à distance.»;

b) le point suivant est ajouté:

«e) assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe I, développer et actualiser SafeSeaNet.».

12) L'article suivant est inséré:

«Article 23 bis

Traitement et gestion des informations relatives à la sécurité maritime

1. La Commission assure, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion auprès des autorités désignées par les États membres des informations recueillies en application de la présente directive.

2. S'il y a lieu, la Commission contribue à la mise au point et au fonctionnement de systèmes de collecte et de diffusion de données relatives à la sécurité maritime, notamment par le biais du système "Equasis" ou de tout autre système public équivalent.».

13) L'article 28 est remplacé par le texte suivant:

«Article 28

Comité

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), établi par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (**).

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

(**) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).».

14) Le point ci-après est ajouté à l'annexe II, partie I:

«3. Navires de pêche

Les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 bis selon le calendrier suivant:

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le ... (**),

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le ... (****),

(*) Dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

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

(****) Quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

- navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le ... (*).

Les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 bis à partir du ... (**).».

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le ... (**). Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

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

(**) Dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

En novembre 2005, la Commission a adopté sa proposition ⁽¹⁾ de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Cette proposition a été transmise au Conseil le 13 janvier 2006.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 25 avril 2007.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis le 13 septembre 2006 ⁽²⁾.

Le Comité des régions a adopté son avis le 15 juin 2006 ⁽³⁾.

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil est parvenu, le 7 juin 2007, à un accord politique sur le projet de directive. Il a arrêté sa position commune le 6 juin 2008 après que le texte a été mis au point par le groupe des juristes-linguistes.

II. OBJECTIF

La directive proposée vise principalement à modifier la directive 2002/59/CE afin d'y intégrer des mesures complémentaires de nature à mieux assurer la sécurité des navires et la protection de l'environnement et d'harmoniser la mise en place des «lieux de refuge».

La proposition prévoit notamment l'élaboration du système communautaire d'échange d'information de sécurité maritime SafeSeaNet, la désignation par les États membres d'une autorité indépendante chargée de l'accueil des navires en détresse, des mesures à prendre en cas de présence de glace ainsi que la procédure à adopter à l'égard des navires non assurés. Il est suggéré en outre, aux termes de la proposition, de rendre obligatoire l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) pour les navires de pêche dont la longueur est supérieure à 15 mètres et de renforcer les obligations qui incombent aux chargeurs en matière d'information.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Observations générales

La position commune relative à la proposition visée en objet, telle qu'elle a été adoptée par le Conseil, met à jour la directive en vigueur afin de contribuer à une amélioration de la sécurité maritime. Bien que le Conseil partage avec la Commission l'objectif de la proposition, il a cherché à apporter quelques ajustements visant à augmenter la sécurité des navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres en les équipant de systèmes d'identification automatique, en fixant les règles en matière d'acceptation ou de refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge et en renforçant le suivi des navires par l'intermédiaire du système d'échange d'informations SafeSeaNet.

Il convient de noter que la position commune prévoit aussi plusieurs modifications en plus de celles envisagées dans l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture, étant donné que les dispositions de la proposition de la Commission ont été complétées par de nouveaux éléments ou entièrement remaniées.

En outre, un certain nombre de modifications rédactionnelles ont été apportées afin de simplement clarifier le texte ou garantir la cohérence globale de la directive.

Deux questions principales, l'installation de systèmes d'identification automatique à bord des navires de pêche et l'accueil des navires dans les lieux de refuge, ont été considérées comme essentielles lors des discussions qui ont eu lieu au sein des organes concernés du Conseil.

Questions particulières

A. Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS)

L'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS, de classe A) dans les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, qui est l'un des principaux éléments de la directive modifiée, a été acceptée par le Conseil. Néanmoins, celui-ci estime qu'il convient de déterminer clairement à quels navires s'appliquerait cette obligation. À cette fin, la position commune du Conseil prévoit de modifier la proposition de la Commission et fixe avec précision les conditions dans lesquelles s'appliquerait cette disposition obligatoire.

⁽¹⁾ Doc. 5171/06 — COM(2005) 589 final.

⁽²⁾ JO C 318 du 23.12.2006.

⁽³⁾ JO C 229 du 22.9.2006.

En outre, le Conseil a accepté l'amendement 17 du Parlement européen; en conséquence, il est fait référence dans la directive à la résolution A.917(22) de l'OMI (Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)).

D'autre part, le Conseil a réexaminé le calendrier de mise en œuvre (annexe II, partie I) proposé par la Commission afin de s'assurer que les contraintes de délais prévues peuvent être respectées en pratique par les parties concernées. Le Conseil estime qu'il convient d'indiquer que les navires de pêche équipés de l'AIS doivent maintenir celui-ci en fonctionnement à tout moment sauf dans certains cas particuliers.

B. Accueil des navires dans les lieux de refuge

Le Conseil considère que, pour ce qui est de l'accueil des navires dans les lieux de refuge, les États membres devraient appliquer les directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (résolution A.949(23) de l'OMI) qui prévoient que l'État membre a le droit d'accorder ou de refuser à un navire l'accès à un lieu de refuge. Il ressort clairement de la modification apportée par le Conseil à la proposition de la Commission que l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge fait l'objet d'une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base du plan pour l'accueil des navires et d'une décision prise par l'autorité compétente. Pour le Conseil, il est nécessaire de veiller à ce que les plans pour l'accueil soient élaborés sur la base des résolutions A.949(23) de l'OMI (directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance) et A.950 (23) (Services d'assistance maritime).

En outre, le Conseil, par opposition à la Commission, estime que les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance devraient comporter des informations relatives au littoral des États membres, qui contribueraient à l'évaluation de la situation d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge. En ce qui concerne la communication de ces plans aux États membres voisins, le Conseil a introduit la possibilité pour les États membres d'exiger la confidentialité.

Une autre question abordée au cours des débats au sein des organes du Conseil, liée à l'accueil dans les lieux de refuge, a été le rôle de l'«autorité compétente». Le Conseil a ajouté une définition des termes «autorité compétente», décrivant le rôle de celle-ci et visant à faciliter la compréhension de ces termes. L'objectif du Conseil est de donner aux États membres suffisamment de souplesse dans l'organisation de leur autorité compétente, en tenant dûment compte de leurs structures internes en matière d'administration et d'organisation.

Autres questions

Outre les deux principales questions mentionnées ci-dessous, le Conseil a également modifié la proposition de la Commission en ce qui concerne en particulier les mesures prises en cas de présence de glace. Il a été établi clairement, sur ce point, que les autorités compétentes devaient agir sans préjudice du devoir d'assistance et de la réglementation internationale applicable.

Pour ce qui est de la disposition proposée en ce qui concerne les garanties financières, aux termes de laquelle les États membres auraient la possibilité de demander à l'exploitant d'un navire un certificat d'assurance ou une garantie financière, le Conseil estime qu'il ne convient pas de se référer à une autre proposition de la Commission en cours d'examen dans le cadre de la procédure de codécision (proposition relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires).

En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la directive modifiée, il est proposé de faire passer de 12 mois à 18 mois la période accordée aux États membres pour mettre en œuvre les mesures nationales d'exécution de ce projet de directive.

Pour ce qui est du SafeSeaNet, la position commune du Conseil prévoit une disposition, fondée sur l'amendement 65 du Parlement européen, aux termes de laquelle la Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24.

IV. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

La position commune reprend certains des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture qui améliorent ou précisent le texte de la directive proposée.

Le Conseil a accepté dans leur intégralité les amendements 17 et 65 du Parlement européen (tels qu'ils figurent dans le document 8724/07) et a décidé de reformuler les amendements 22 et 23 afin que l'article 6 bis, paragraphe 2, soit modifié comme suit: «*Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.*»

Toutefois, les autres amendements du Parlement européen n'ont pas tous été intégrés dans la position commune. Le Conseil ne pouvait en effet pas les accepter pour diverses raisons. Ainsi par exemple, le Conseil n'a pu accepter les amendements 10, 11, 15, 18, 35 et 45 car ils visent à étendre la champ d'application de la directive. Il n'a pas pu accepter non plus les amendements 5, 31, 32, 33 et 34, liés à l'autorité compétente, car ils sont trop spécifiques et détaillés. Ils auraient pour effet un manque de souplesse dans l'organisation et ne permettent pas de tenir compte des particularités des États membres. En ce qui concerne l'utilisation de l'AIS par les navires de pêche, le Conseil est favorable à la longueur proposée par la Commission, compte tenu également des modifications supplémentaires prévues sur ce point dans la position commune. En conséquence, le Conseil ne peut accepter les amendements 24, 50 et 51. Il n'a pas non plus jugé appropriés les amendements 8, 9, 38, 39, 40 et 41 car ils font référence à une autre proposition du troisième paquet sur la sécurité maritime qui est en cours d'examen dans le cadre de la procédure de codécision. En ce qui concerne les amendements relatifs à l'échange d'informations confidentielles (amendements 7, 37, 44, 47 et 64), le Conseil pense qu'ils pourraient créer quelques problèmes liés à la confidentialité des informations en question. Enfin, en ce qui concerne les amendements 50, 52, 53 et 54, qui précisent dans quels cas les navires de pêche sont soumis aux dispositions de la directive, le Conseil estime que le calendrier de mise en œuvre prévu dans la position commune pourrait convenir mieux aux parties concernées;

Le Conseil estime aussi que certains amendements pourraient plutôt faire l'objet de considérants, notamment les amendements 42 et 43.

V. CONCLUSION

Le Conseil considère que la position commune permet aux États membres de prendre des mesures appropriées et préventives et de réagir comme il convient face à des situations dangereuses.

Le Conseil espère mener des discussions constructives avec le Parlement européen en vue d'une adoption rapide de la directive.

POSITION COMMUNE (CE) N° 16/2008**adoptée par le Conseil le 6 juin 2008**

en vue de l'adoption de la directive 2008/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte)

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

(2008/C 184 E/02)

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⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽⁴⁾ a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Étant donné que de nouvelles modifications doivent y être apportées, il convient de procéder à une refonte par souci de clarté.
- (2) Au vu de la nature des dispositions de la directive 94/57/CE, il semble approprié d'opérer une refonte de ces dispositions dans deux actes juridiques communautaires différents, à savoir une directive et un règlement.
- (3) Dans sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime, le Conseil a fixé comme objectif d'écarter des eaux communautaires tout navire inférieur aux normes et a considéré comme prioritaires les actions communautaires visant à assurer une application effective et uniforme des règles internationales en élaborant des normes communes pour les sociétés de classification.
- (4) La sécurité maritime et la prévention de la pollution marine peuvent être efficacement améliorées en appliquant strictement les conventions internationales, codes et résolutions, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services.
- (5) Il incombe à l'État du pavillon et à l'État du port de contrôler si les navires satisfont aux normes uniformes internationales en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution maritime.

(6) Il incombe aux États membres de délivrer les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution prévus par les conventions telles que la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (SOLAS 74), la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966, ainsi que la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (Marpol), et d'assurer l'application de ces conventions.

(7) En vertu de ces conventions, tous les États membres peuvent habiliter, à des degrés divers, des organismes agréés, à certifier le respect des dispositions en question et peuvent déléguer la délivrance des certificats de sécurité et de prévention de la pollution correspondants.

(8) Dans le monde, un grand nombre des sociétés de classification existantes n'assurent pas une mise en œuvre adéquate des règles ou une fiabilité suffisante lorsqu'elles agissent au nom des administrations nationales, dans la mesure où elles ne disposent pas des structures ni d'une expérience fiables et adéquates pour pouvoir accomplir leur mission de manière hautement professionnelle.

(9) Conformément à la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1, les États membres sont tenus de s'assurer que les navires battant leur pavillon sont conçus, construits et entretenus conformément aux prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique établies par les sociétés de classification reconnues par les administrations. Par conséquent, ces sociétés élaborent et mettent en œuvre des règles relatives à la conception, à la construction, à l'entretien et à l'inspection des navires et sont chargés d'inspecter les navires au nom des États du pavillon et de certifier que lesdits navires respectent les exigences des conventions internationales pour la délivrance des certificats correspondants. Afin de pouvoir s'acquitter de cette obligation de manière satisfaisante, ils doivent agir en toute indépendance, disposer d'une compétence technique hautement spécialisée et appliquer une gestion rigoureuse de la qualité.

(10) Les organismes d'inspection et de visite des navires devraient être en mesure d'offrir leurs services dans l'ensemble de la Communauté et être en concurrence les uns avec les autres, tout en fournissant des niveaux équivalents de sécurité et de protection de l'environnement. Il convient donc d'établir et d'appliquer uniformément dans l'ensemble de la Communauté les normes professionnelles nécessaires à leurs activités.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 632). Position commune du Conseil du 6 juin 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

- (11) La délivrance du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge peut être confiée à des organismes privés ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié.
- (12) Un État membre peut restreindre le nombre d'organismes agréés qu'il autorise en fonction de ses besoins définis de manière transparente et objective, sous réserve d'un contrôle exercé par la Commission en application d'une procédure de comité.
- (13) La présente directive devrait garantir la libre prestation de services dans la Communauté. Dès lors, la Communauté devrait être habilitée à négocier avec les pays tiers dans lesquels une partie des organismes agréés sont implantés afin d'assurer l'égalité de traitement en faveur des organismes agréés établis dans la Communauté.
- (14) Les administrations nationales doivent être étroitement associées aux procédures de visite des navires et de délivrance des certificats correspondants afin d'assurer la pleine conformité avec les règles internationales de sécurité, même si les États membres confient les tâches réglementaires à des organismes agréés qui ne font pas partie de leur administration. Il est, dès lors, approprié d'établir entre les administrations et les organismes agréés par celles-ci une étroite relation de travail pouvant exiger que les organismes agréés aient un représentant local sur le territoire de l'État membre au nom duquel ils accomplissent leurs tâches.
- (15) Une divergence entre les régimes de responsabilité financière des organismes agréés agissant au nom des États membres entraverait la mise en œuvre adéquate de la présente directive. Afin de contribuer à la solution de ce problème, il convient d'établir à l'échelle de la Communauté un certain niveau d'harmonisation de la responsabilité résultant de tout sinistre maritime causé par un organisme agréé, telle qu'elle résulte de la jurisprudence des tribunaux, y compris le règlement d'un litige par voie d'une procédure d'arbitrage.
- (16) 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 ⁽¹⁾.
- (17) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la présente directive afin d'y incorporer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (18) Les États membres devraient néanmoins conserver la possibilité de suspendre ou de retirer l'autorisation accordée à un organisme agréé, tout en informant la Commission et les autres États membres de leurs décisions et en les motivant.
- (19) Les États membres devraient évaluer périodiquement les performances des organismes agréés agissant en leur nom et fournir à la Commission et à tous les autres États membres des informations précises concernant ces performances.
- (20) Les États membres, au titre de l'autorité de l'État du port, sont tenus de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution dans les eaux communautaires en inspectant en priorité les navires dont les certificats ont été délivrés par des organismes ne remplissant pas les critères communs, et de garantir ainsi que les navires battant pavillon d'un pays tiers ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.
- (21) Il n'existe actuellement pas de normes internationales uniformes concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande, auxquelles tous les navires doivent se conformer au stade de la construction ou pendant la durée utile de leur exploitation. Ces normes peuvent être établies conformément aux règles des organismes agréés ou à des normes équivalentes qui doivent être arrêtées par les administrations nationales conformément à la procédure définie dans 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 réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ⁽²⁾.
- (22) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place de mesures qui devraient être suivies par les États membres dans leurs rapports avec les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires actifs dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé 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 cet objectif.
- (23) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui représentent une modification substantielle par rapport à la directive 94/57/CE. L'obligation de transposer les dispositions qui ne sont pas modifiées découle de ladite directive.
- (24) La présente directive devrait être sans préjudice des obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives, indiqués à l'annexe I, partie B.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

- (25) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽¹⁾, les États membres sont encouragés 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.
- (26) Les mesures qui doivent être observées par les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires sont décrites dans le règlement (CE) n° .../... du Parlement européen et du Conseil du ... établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ⁽²⁾,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive énonce les mesures qui doivent être observées par les États membres dans leurs relations avec les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. Cela inclut l'élaboration et la mise en œuvre de prescriptions de sécurité relatives à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande des navires relevant du champ d'application des conventions internationales.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- | | |
|---|--|
| a) «navire» | un navire relevant du champ d'application des conventions internationales; |
| b) «navire battant pavillon d'un État membre» | un navire immatriculé dans un État membre et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers; |
| c) «inspections et visites» | les inspections et les visites obligatoires en vertu des conventions internationales; |
| d) «conventions internationales» | la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1 ^{er} novembre 2004 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (Marpol), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, dans leur version actualisée; |
| e) «organisme» | une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous son contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application de la présente directive; |
| f) «contrôle» | aux fins du point e), les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui, séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application de la présente directive; |
| g) «organisme agréé» | un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° .../...; |
| h) «autorisation» | un acte en vertu duquel un État membre habilite un organisme agréé ou lui donne délégation; |
| i) «certificat réglementaire» | un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales; |

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO L ...

- | | |
|--|---|
| j) «règles et procédures» | les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, la construction, l'équipement, l'entretien et la visite des navires; |
| k) «certificat de classification» | un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé; |
| l) «certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge» | le certificat prévu par le protocole de 1988 modifiant la convention SOLAS, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI). |

Article 3

1. En assumant les responsabilités et les obligations qui leur incombent aux termes des conventions internationales, les États membres font en sorte que leurs administrations compétentes puissent assurer une application effective des dispositions de celles-ci, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption prévus par les conventions internationales. Les États membres agissent en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847(20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les États de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.

2. Lorsque, aux fins du paragraphe 1, un État membre décide, pour les navires battant son pavillon:

- i) d'habilier des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats réglementaires, y compris celles permettant d'évaluer le respect des règles visées à l'article 11, paragraphe 2, et, le cas échéant, à délivrer ou renouveler les certificats y relatifs, ou
- ii) de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie, des inspections et des visites visées au point i),

il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.

L'administration compétente approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption.

Toutefois, pour ce qui est du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge, ces tâches peuvent être confiées à un organisme privé agréé par une administration compétente et ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié pour effectuer, au nom de l'administration compétente, des travaux spécifiques d'évaluation de la sécurité en matière de radiocommunications.

3. Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

Article 4

1. En appliquant l'article 3, paragraphe 2, les États membres ne peuvent, en principe, pas refuser d'habilier un organisme

agréé à effectuer les tâches en question, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et des articles 5 et 9. Ils ont, toutefois, la faculté de restreindre le nombre d'organismes qu'ils habilitent en fonction de leurs besoins, à condition qu'ils aient des motifs transparents et objectifs de procéder ainsi.

À la demande d'un État membre, la Commission adopte les mesures appropriées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 6, paragraphe 2.

2. En vue d'autoriser un organisme agréé situé dans un pays tiers à accomplir tout ou partie des tâches visées à l'article 3, un État membre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes agréés situés dans la Communauté.

De plus, la Communauté peut exiger que le pays tiers dans lequel est situé un organisme agréé accorde la réciprocité de traitement aux organismes agréés situés dans la Communauté.

Article 5

1. Les États membres qui prennent une décision telle que visée à l'article 3, paragraphe 2, établissent une «relation de travail» entre leur administration compétente et les organismes agissant en leur nom.

2. La relation de travail est régie par un accord officiel, écrit et non discriminatoire, ou par des dispositions légales équivalentes, définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au minimum les éléments suivants:

- a) les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739(18) de l'OMI concernant les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/Circ. 710 et MEPC/Circ. 307 relatifs au modèle d'accord pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration;

b) les dispositions suivantes concernant la responsabilité financière:

- i) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaires ou d'une faute grave de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ce préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé;
- ii) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ce dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé; les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par l'organisme agréé, mais ce plafond doit toutefois être au moins égal à 4 000 000 EUR;
- iii) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ce préjudice ou dommage est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé; les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par l'organisme agréé, mais ce montant doit toutefois être au moins égal à 2 000 000 EUR;
- c) les dispositions relatives à un audit périodique, par l'administration ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, comme visé à l'article 9, paragraphe 1;
- d) la possibilité de soumettre les navires à des inspections aléatoires et approfondies;
- e) la notification d'informations essentielles concernant la flotte des navires inscrits dans son registre de classification, ainsi que les modifications, les suspensions et les retraits de classe.

3. L'accord ou le dispositif juridique équivalent peut exiger que l'organisme agréé ait un représentant local sur le territoire de l'État membre au nom duquel il accomplit les tâches visées à l'article 3. Cette exigence peut être remplie par un représentant légal local doté de la personnalité juridique en vertu du droit de l'État membre et relevant de la juridiction de ses tribunaux nationaux.

4. Chaque État membre fournit à la Commission des informations précises concernant la relation de travail établie conformément au présent article. La Commission en informe ensuite les autres États membres.

Article 6

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

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

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

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

Article 7

1. La présente directive peut être modifiée, sans que son champ d'application soit élargi, en vue:

- a) d'incorporer, aux fins de la présente directive, des modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, aux protocoles, aux codes et aux résolutions y afférents, visés à l'article 2, point d), à l'article 3, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 2, et qui sont entrés en vigueur;
- b) de modifier les montants mentionnés à l'article 5, paragraphe 2, point b) ii) et iii).

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 6, paragraphe 3.

2. À la suite de l'adoption de nouveaux instruments ou de protocoles aux conventions internationales visées à l'article 2, point d), le Conseil, statuant sur proposition de la Commission et prenant en considération les procédures parlementaires des États membres et les procédures pertinentes au sein de l'OMI, arrête les modalités détaillées de ratification de ces nouveaux instruments ou de ces protocoles en veillant à ce qu'ils soient appliqués simultanément et de manière uniforme dans tous les États membres.

Les modifications des instruments internationaux visés à l'article 2, point d), et à l'article 5 peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).

Article 8

Nonobstant les critères minimaux figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° .../..., un État membre qui estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir, en son nom, les tâches visées à l'article 3 peut suspendre ou retirer l'autorisation. Dans ce cas, l'État membre informe sans délai la Commission et les autres États membres de sa décision et la motive.

Article 9

1. Chaque État membre s'assure que les organismes agréés agissant en son nom aux fins de l'article 3, paragraphe 2, accomplissent effectivement les tâches qui y sont énoncées à la satisfaction de l'administration compétente.

2. Chaque État membre exécute la tâche visée au paragraphe 1 au minimum selon une périodicité bisannuelle et communique aux autres États membres et à la Commission un rapport concernant les résultats de cette surveillance au plus tard le 31 mars de l'année suivant les années pour lesquelles la conformité a été évaluée.

Article 10

Dans l'exercice de leurs droits et obligations d'inspection en qualité d'États du port, les États membres signalent à la Commission et aux autres États membres lorsqu'ils découvrent que des certificats réglementaires valides ont été délivrés par des organismes agréés agissant au nom de l'État du pavillon à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales ou lorsqu'ils constatent une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat, et ils en informent l'État du pavillon concerné. Seuls les cas de navires qui constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou qui témoignent d'un comportement particulièrement négligent de la part des organismes agréés sont signalés aux fins du présent article. L'organisme agréé concerné est informé du cas constaté au moment de l'inspection initiale afin qu'il puisse prendre immédiatement les mesures de correction appropriées.

Article 11

1. Chaque État membre s'assure qu'un navire battant son pavillon est conçu, construit, équipé et entretenu conformément aux règles et procédures concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande établies par un organisme agréé.

2. Un État membre peut décider d'avoir recours à des règles qu'il considère comme équivalentes aux règles et procédures d'un organisme agréé uniquement à condition de notifier immédiatement ces règles à la Commission, conformément à la procédure définie dans la directive 98/34/CE, ainsi qu'aux autres États membres, et à condition que ni un État membre ni la Commission ne s'y opposent et qu'il ne soit constaté, par l'application de la procédure de réglementation visée à l'article 6, paragraphe 2, de la présente directive qu'elles ne sont pas équivalentes.

3. Les États membres coopèrent avec les organismes agréés qu'ils habilitent au développement des règles et des procédures

de ces organismes agréés. Ils se concertent avec les organismes agréés en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales.

Article 12

La Commission informe, selon une périodicité bisannuelle, le Parlement européen et le Conseil de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres.

Article 13

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 ... (*). Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles comprennent également une déclaration selon laquelle les références des dispositions législatives, réglementaires et administratives existantes aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

Article 14

La directive 94/57/CE, telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe I, partie A, est abrogée avec effet au ... (**), sans préjudice des obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives, indiqués à l'annexe I, partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 15

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

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

(*) Vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

Partie A

Directive abrogée et ses modifications successives
(visées à l'article 14)

Directive 94/57/CE du Conseil	JO L 319 du 12.12.1994, p. 20
Directive 97/58/CE de la Commission	JO L 274 du 7.10.1997, p. 8
Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil	JO L 19 du 22.1.2002, p. 9
Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil	JO L 324 du 29.11.2002, p. 53

Partie B

Délais de transposition en droit national
(visés à l'article 14)

Directive	Délai de transposition
94/57/CE	31 décembre 1995
97/58/CE	30 septembre 1998
2001/105/CE	22 juillet 2003
2002/84/CE	23 novembre 2003

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 94/57/CE	Présente directive	Règlement (CE) n°
Article premier	Article premier	Article premier
Article 2, point a)	Article 2, point a)	Article 2, point a)
Article 2, point b)	Article 2, point b)	—
Article 2, point c)	Article 2, point c)	—
Article 2, point d)	Article 2, point d)	Article 2, point b)
Article 2, point e)	Article 2, point e)	Article 2, point c)
—	Article 2, point f)	Article 2, point d)
Article 2, point f)	Article 2, point g)	Article 2, point e)
Article 2, point g)	Article 2, point h)	Article 2, point f)
Article 2, point h)	Article 2, point i)	Article 2, point g)
Article 2, point i)	Article 2, point k)	Article 2, point i)
—	Article 2, point j)	Article 2, point h)
Article 2, point j)	Article 2, point l)	—
Article 2, point k)	—	Article 2, point j)
Article 3	Article 3	—
Article 4, paragraphe 1, première phrase	—	Article 3, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, deuxième phrase	—	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, troisième phrase	—	—
Article 4, paragraphe 1, quatrième phrase	—	Article 4, paragraphe 1
—	—	Article 3, paragraphe 3
—	—	Article 4, paragraphes 2, 3 et 4
—	—	Article 5
—	—	Article 6
—	—	Article 7
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2	—
Article 6, paragraphes 1, 2, 3 et 4	Article 5, paragraphes 1, 2, 3 et 4	—
Article 6, paragraphe 5	—	—
Article 7	Article 6	Article 12

Directive 94/57/CE	Présente directive	Règlement (CE) n°
Article 8, paragraphe 1, premier tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point a)	—
Article 8, paragraphe 1, deuxième tiret	—	Article 13, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 1, troisième tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point b)	—
—	Article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2	—
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	—	Article 13, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	—	—
Article 9, paragraphe 2	—	—
Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 8	—
Article 10, paragraphe 1, points a), b), c), paragraphes 2, 3 et 4	—	—
Article 11, paragraphes 1 et 2	Article 9, paragraphes 1 et 2	—
Article 11, paragraphes 3 et 4	—	Article 8, paragraphes 1 et 2
Article 12	Article 10	—
Article 13	—	—
Article 14	Article 11, paragraphes 1 et 2	—
—	Article 11, paragraphe 3	—
—	Article 12	—
—	—	Article 9
Article 15, paragraphe 1	—	—
—	—	Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 15, paragraphe 2	—	Article 10, paragraphe 3
Article 15, paragraphe 3	—	Article 10, paragraphe 4
Article 15, paragraphe 4	—	Article 10, paragraphe 5
Article 15, paragraphe 5	—	Article 10, paragraphe 6, premier, deuxième, troisième et cinquième alinéas
—	—	Article 10, paragraphe 6, quatrième alinéa
Article 16	Article 13	—
Article 17	Article 16	—
—	Article 14	—
—	Article 15	—
—	—	Article 11
—	—	Article 14

Directive 94/57/CE	Présente directive	Règlement (CE) n°
—	—	Article 15
—	—	Article 16
—	—	Article 17
—	—	Article 18
—	—	Article 19
Annexe	—	Annexe I
—	Annexe I	—
—	Annexe II	Annexe II

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (art. 251 CE), le Conseil est parvenu, le 30 novembre 2007, à un accord politique sur deux instruments juridiques distincts fondés sur la proposition correspondante de la Commission ⁽¹⁾: un projet de directive établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte) et un règlement établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte). Le présent document porte sur la partie de la proposition de la Commission qui constitue la directive de refonte ⁽²⁾.

À la suite de la révision effectuée par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position commune le 6 juin 2008.

En arrêtant sa position, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen ⁽³⁾ et de celui du Comité des régions ⁽⁴⁾. Un grand nombre d'amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture le 25 avril 2007 ⁽⁵⁾ ont été intégrés ou repris dans le texte correspondant, qu'il fasse partie de la directive ou du règlement, selon la position du Conseil.

La directive a pour objet de refondre les modifications successives de la directive 94/57/CE établissant les règles et normes communes concernant les organismes qui inspectent les navires et leur délivrent les certificats, les «organismes agréés». Certaines dispositions de la directive existante sont par ailleurs modifiées en vue d'une simplification ou d'une harmonisation ou afin de renforcer les règles actuelles, par exemple en renforçant le contrôle des organismes agréés et en réformant le régime de sanctions à l'encontre de ceux qui ne satisfont pas aux critères minimum d'agrément.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

a) **Forme de l'acte juridique**

La principale question soulevée lors des débats qui ont eu lieu au sein des instances du Conseil a porté sur la forme de l'acte juridique proposé par la Commission. Plusieurs dispositions de la directive doivent à l'évidence être comprises comme imposant des obligations à des particuliers soit directement, soit en déléguant à la Commission la compétence de les leur imposer; les particuliers concernés en l'espèce sont les «organismes agréés». Cela a été confirmé par le Service juridique du Conseil dans l'avis qu'il a rendu le 8 octobre 2007 (doc. 13616/07) qui recommandait d'adopter l'acte sous la forme d'un règlement ou, à défaut, de remanier les dispositions en question ou encore de scinder l'acte en une directive et un règlement.

Dans son accord politique, le Conseil est convenu de scinder le texte en deux instruments séparés, une directive et un règlement. La directive comprend les dispositions destinées aux États membres concernant leurs relations avec les organismes agréés alors que le règlement englobe toutes les dispositions relatives à l'agrément au niveau communautaire, c'est-à-dire l'octroi et le retrait de l'agrément par la Commission, les obligations et les critères auxquels les organismes doivent satisfaire pour pouvoir obtenir l'agrément communautaire, ainsi que d'éventuelles sanctions à l'encontre des organismes agréés qui ne respectent pas ces obligations et critères.

b) **Principales questions relatives à la directive**

Le Conseil est parvenu à s'entendre sur la quasi totalité des éléments essentiels de la proposition de la Commission concernant les relations des États membres avec les organismes habilités à procéder à l'inspection, à la visite et à la certification des navires. Les dispositions y relatives ne comportent que peu de changements par rapport aux dispositions correspondantes de la directive 94/57/CE actuellement en vigueur.

⁽¹⁾ La Commission a transmis, le 30 janvier 2006, sa proposition de directive de refonte établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ La position commune du Conseil relative au projet de règlement figure dans le doc. 5726/08 et l'exposé des motifs correspondant dans le doc. 5726/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 du 13.9.2006 (JO C 318 du 23.12.2006, p. 195 à 201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 du 15.6.2006 (JO C 229 du 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non encore publié au Journal officiel).

Les modifications apportées au texte par le Conseil ont été dictées par des raisons d'ordre rédactionnel ou terminologique ou portent sur les questions suivantes:

Tout d'abord, conformément au régime communautaire en vigueur, en vertu duquel les États membres peuvent déléguer les prérogatives en matière d'inspection de navires et de délivrance de certificats dont ils sont les titulaires conformément aux conventions internationales applicables, le Conseil estime que, si un État membre ne souhaite plus habiliter un organisme agréé à agir en son nom, c'est à l'État membre concerné qu'il appartient de procéder à la suspension ou au retrait de l'habilitation. Le texte de la position commune ne prévoit aucune procédure à cet effet, si ce n'est l'obligation d'informer sans délai la Commission et les autres États membres de la suspension ou du retrait et de motiver une telle décision.

En second lieu, conformément à la décision «comitologie» dans sa version révisée ⁽¹⁾, le Conseil introduit dans sa position commune une référence à la procédure de réglementation avec contrôle en vue de l'adaptation de la directive aux modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions internationaux.

Troisièmement, le Conseil estime qu'il est opportun de préciser le délai dans lequel la Commission rend compte de l'état de la mise en œuvre de la directive par les États membres et dispose qu'elle y procède tous les deux ans.

III. AMENDEMENTS

Le Conseil a pris acte des avis exprimés par le Parlement européen lors de sa première lecture de la proposition. Les éléments ci-après de l'avis du Parlement sont repris dans la position commune du Conseil, certains partiellement ou dans leur principe: 3, 7, 9, 11, 13, 20, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 37 et 51.

Le Conseil n'a pas été en mesure d'accepter une série d'amendements (4, 5, 8, 27 et 48) pour des raisons d'ordre terminologique. De l'avis du Conseil, les amendements 30 et 31 ne sont pas acceptables parce qu'ils modifieraient considérablement les règles en vigueur concernant la responsabilité financière des organismes agréés découlant d'un incident. Le Conseil est en désaccord avec les amendements 46 et 47 parce qu'ils sont excessivement contraignants et incompatibles avec l'approche du Conseil en matière de délégation des compétences attribuées aux États membres. Enfin les amendements 1, 21, 28, 33 et 49 ne sont pas tout à fait clairs ou semblent superflus.

IV. CONCLUSION

Le Conseil estime que sa position commune constitue le moyen approprié d'arrêter, par une directive, les mesures qui doivent être observées par les États membres dans leurs relations avec les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, toutes les autres dispositions relatives à l'agrément desdits organismes au niveau communautaire étant prévues par le règlement adopté en parallèle.

Le texte de la position commune reprend un grand nombre d'amendements du Parlement européen. Le Conseil espère mener des discussions constructives avec le Parlement européen en vue de parvenir à un accord le plus rapidement possible.

⁽¹⁾ Décision 199/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, telle que modifiée par la décision 2006/512/CE du Conseil du 17 juillet 2006 (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

POSITION COMMUNE (CE) N° 17/2008**adoptée par le Conseil le 6 juin 2008****en vue de l'adoption de la directive 2008/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ...
établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des
transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 184 E/03)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION
EUROPÉENNE,vu le traité instituant la Communauté européenne, et notam-
ment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du
traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de maintenir un niveau général de sécurité élevé dans le secteur des transports maritimes en Europe et de tout mettre en œuvre afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents de mer.
- (2) L'organisation diligente d'enquêtes techniques sur les accidents de mer améliore la sécurité maritime étant donné qu'elle contribue à prévenir la répétition de tels accidents qui entraînent la perte de vies humaines, la perte de navires et la pollution de l'environnement marin.
- (3) Le Parlement européen, dans sa résolution du 21 avril 2004 sur le renforcement de la sécurité maritime ⁽⁴⁾, a invité instamment la Commission à présenter une proposition de directive concernant les enquêtes sur les accidents de navigation.
- (4) L'article 2 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ci-après dénommée «CNUDM») établit le droit d'un État côtier d'enquêter sur la cause de tout accident de mer survenant dans sa mer territoriale susceptible de présenter un danger pour la vie humaine ou l'environnement, de nécessiter l'intervention de ses autorités de recherche et de sauvetage ou d'affecter d'une autre manière cet État côtier.
- (5) L'article 94 de la CNUDM établit que l'État du pavillon ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur certains accidents de mer ou incidents de navigation survenus en haute mer.

(6) La règle I/21 de la Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS 74»), la Convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge et la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, établissent les responsabilités incombant à l'État du pavillon en ce qui concerne l'exécution d'enquêtes sur les accidents et la communication des conclusions pertinentes à l'Organisation maritime internationale (OMI).

(7) Le code d'application des instruments obligatoires de l'OMI annexé à la résolution A.973(24) de l'Assemblée de l'OMI du 1^{er} décembre 2005, rappelle l'obligation qu'ont les États du pavillon de faire en sorte que les enquêtes sur la sécurité en mer soient menées par des enquêteurs suffisamment qualifiés et connaissant bien les questions liées aux accidents et aux incidents de mer. Ce code exige en outre que les États du pavillon soient à même de mettre à disposition des enquêteurs qualifiés à cette fin, où que l'accident ou l'incident se soit produit.

(8) Il convient de tenir compte du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997 (ci-après dénommé «code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer»), qui prévoit la mise en œuvre d'une approche commune pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer et la coopération entre les États en vue d'identifier les facteurs à l'origine de tels événements. Il convient également de tenir compte des résolutions A.861(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997 et MSC.163(78) du Comité de la sécurité maritime de l'OMI du 17 mai 2004, qui fournissent une définition de l'enregistreur des données du voyage.

(9) Lors de l'exécution d'enquêtes de sécurité à la suite d'accidents et d'incidents de mer, il convient que les États membres tiennent compte des directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime annexées à la résolution A.987(24) de l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail du 1^{er} décembre 2005, ou de tout autre recommandation ou instrument ayant trait au facteur humain, adoptés par les organisations internationales compétentes, dans la mesure où ils sont applicables aux enquêtes techniques de sécurité.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 6 juin 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).⁽⁴⁾ JO C 104 E du 30.4.2004, p. 730.

- (10) La directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ⁽¹⁾ prévoit l'obligation pour les États membres de définir, dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, un statut juridique leur permettant, à eux et à tout autre État membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer, coopérer ou, dans les cas prévus par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, procéder à toute enquête sur les accidents ou incidents de mer impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse.
- (11) La directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ⁽²⁾, prévoit l'obligation pour les États membres de satisfaire aux dispositions du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et de veiller à ce que les conclusions de l'enquête effectuée après un accident soient publiées dans les meilleurs délais après la clôture de celle-ci.
- (12) Il est de la plus haute importance que les enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents impliquant des navires de mer ou d'autres navires dans des zones portuaires ou d'autres zones maritimes réglementées soient effectuées de manière objective afin d'établir de façon probante les circonstances et les causes de ces accidents ou incidents. Il convient donc qu'elles soient menées par des enquêteurs qualifiés, sous le contrôle d'un organisme ou d'une entité indépendant(e), afin d'éviter tout conflit d'intérêt.
- (13) Il convient que les États membres veillent, dans le respect de leur législation en ce qui concerne les compétences des autorités responsables de l'enquête judiciaire et en collaboration avec elles, à permettre, s'il y a lieu, aux responsables de l'enquête technique de s'acquitter de leurs fonctions dans les meilleures conditions possibles.
- (14) Les États membres devraient faire en sorte que leur système juridique leur permette, à eux et à tout autre État membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer ou de coopérer aux enquêtes sur les accidents sur la base des dispositions du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer, ou de diriger lesdites enquêtes.
- (15) Un État membre peut déléguer à un autre État membre la tâche de diriger une enquête de sécurité sur un accident ou incident de mer (ci-après dénommée «enquête de sécurité») ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête, en vertu d'un accord mutuel.
- (16) Les États membres devraient tout mettre en œuvre pour ne pas faire payer les coûts de l'assistance demandée dans le cadre d'enquêtes de sécurité auxquelles participent au moins deux États membres. Dans les cas où il est fait appel à l'assistance d'un État membre qui ne participe pas à l'enquête de sécurité, il convient que les États membres se mettent d'accord sur le remboursement des frais encourus.
- (17) En vertu de la règle V/20 de la convention SOLAS 74, les navires à passagers et les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'enregistreurs des données du voyage afin de faciliter les enquêtes sur les accidents. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents de navigation, il convient que ces équipements soient systématiquement exigés à bord des navires effectuant des voyages nationaux ou internationaux et faisant escale dans des ports de la Communauté.
- (18) Les données fournies par un système enregistreur des données du voyage, ainsi que par d'autres dispositifs électroniques, peuvent être utilisées tant rétrospectivement, après un accident ou un incident de mer, pour en étudier les causes, que préventivement, pour en tirer des enseignements sur les circonstances susceptibles de conduire à de tels événements. Les États membres devraient veiller à ce que les données de ce type, lorsqu'elles sont disponibles, soient correctement utilisées à ces deux fins.
- (19) Le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ exige que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «l'Agence») collabore avec les États membres pour mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique relative à la mise en œuvre de la législation communautaire. Dans le domaine des enquêtes sur les accidents, l'Agence a pour tâche spécifique de faciliter la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration, compte dûment tenu des différents systèmes juridiques existant dans les États membres, d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes répondant à des principes convenus au niveau international.
- (20) En vertu du règlement (CE) n° 1406/2002, l'Agence facilite la coopération dans le soutien fourni par les États membres aux activités relatives aux enquêtes et dans l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.
- (21) Les recommandations de sécurité qui résultent d'une enquête de sécurité devraient être dûment prises en compte par les États membres.
- (22) Étant donné que le but d'une enquête technique de sécurité est de prévenir les accidents et les incidents de mer, ses conclusions et recommandations de sécurité ne devraient en aucun cas déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes.
- (23) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la sécurité maritime dans la Communauté et, partant, la réduction des risques d'accidents de mer à l'avenir, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut arrêter 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 cet objectif.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1. Directive modifiée par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

⁽²⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

⁽³⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1891/2006 (JO L 394 du 30.12.2006, p. 1).

- (24) 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 ⁽¹⁾.
- (25) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la présente directive afin d'y appliquer les modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents, et à adopter ou à modifier la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (26) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, les États membres sont encouragés 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,

- a) impliquent des navires battant pavillon d'un État membre; ou
- b) surviennent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures des États membres, telles que définies par la CNUDM; ou
- c) mettent en jeu d'autres intérêts importants des États membres.

2. La présente directive ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement:

- a) des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;
- b) des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipement et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;
- c) des bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures;
- d) des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;
- e) des unités fixes de forage au large.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de mer à l'avenir:

- a) en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents et incidents de mer, afin d'en déterminer les causes; et
- b) en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives.

2. Les enquêtes effectuées en vertu de la présente directive n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes. Néanmoins, les États membres veillent à ce que l'organisme ou l'entité d'enquête (ci-après dénommés «organisme d'enquête») ne s'interdise pas, du fait qu'il est possible de déterminer les fautes ou les responsabilités à partir des conclusions, de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux accidents et aux incidents de mer qui:

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer», le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour.
- 2) Les termes suivants sont entendus au sens des définitions figurant dans le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer:
- a) «accident de mer»;
- b) «accident très grave»;
- c) «incident de mer»;
- d) «enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer»;
- e) «État principalement responsable de l'enquête»;
- f) «État ayant d'importants intérêts en jeu».

3) Les termes «transbordeur roulier» et «engin à passagers à grande vitesse» sont entendus au sens des définitions figurant dans l'article 2 de la directive 1999/35/CE.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- 4) Le terme «enregistreur des données du voyage» (ci-après dénommé «VDR») est entendu au sens de la définition figurant dans les résolutions A.861(20) de l'Assemblée de l'OMI et MSC.163(78) du Comité de la sécurité maritime de l'OMI.
- 5) Par «recommandation de sécurité», on entend toute proposition faite:
- a) par l'organisme d'enquête de l'État qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,
 - b) par la Commission sur la base d'une analyse succincte des informations.

Article 4

Statut des enquêtes de sécurité

1. Les États membres définissent, conformément à leurs systèmes juridiques, le statut juridique de l'enquête de sécurité de manière à ce que ces enquêtes puissent être menées aussi efficacement et rapidement que possible.

Les États membres veillent, dans le respect de leur législation et, le cas échéant, par la collaboration des autorités responsables de l'enquête judiciaire, à ce que les enquêtes de sécurité:

- a) soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes; et
 - b) ne soient pas indûment empêchées, suspendues ou retardées du fait de ces autres enquêtes.
2. Les règles que doivent définir les États membres prévoient, conformément au cadre de coopération permanente visé à l'article 10, des dispositions en vue d'autoriser:
- a) une coopération et une assistance mutuelle dans le cadre des enquêtes de sécurité dirigées par d'autres États membres, ou la délégation à un autre État membre de la conduite d'une telle enquête conformément à l'article 7; et
 - b) une coordination des activités de leurs organismes d'enquête respectifs dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.

Article 5

Obligation d'enquêter

1. Chaque État membre s'assure que l'organisme d'enquête visé à l'article 8 effectue une enquête de sécurité après un accident de mer très grave:

- a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l'accident; ou
- b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident; ou
- c) touchant d'importants intérêts de l'État membre, quel que soit le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

2. En outre, l'organisme d'enquête décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité dans le cas de tout autre accident ou incident de mer.

Dans sa décision, l'organisme d'enquête tient compte de la gravité de l'accident ou de l'incident, du type de navire et/ou de marchandises concernés et de la mesure dans laquelle les conclusions de l'enquête de sécurité peuvent conduire à la prévention d'accidents et d'incidents futurs.

3. La portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité sont déterminées par l'organisme d'enquête de l'État principalement responsable de l'enquête, en collaboration avec les organismes équivalents des autres États ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre l'objectif de la présente directive et de manière à prévenir des accidents ou incidents futurs.

4. Les enquêtes de sécurité suivent les principes de la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer définie conformément à l'article 2, point e) du règlement (CE) n° 1406/2002. La Commission adopte ou modifie cette méthodologie aux fins de la présente directive.

Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 18, paragraphe 3.

La Commission et les États membres élaborent des lignes directrices sur les méthodes et les meilleures pratiques en matière d'enquêtes de sécurité à utiliser dans le cadre de la mise en œuvre de la méthodologie commune. Ces lignes directrices sont régulièrement mises à jour afin de tenir compte des enseignements tirés de la conduite des enquêtes de sécurité.

5. Une enquête de sécurité est ouverte dès que possible après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer.

Article 6

Obligation de notification

Un État membre exige, dans le cadre de son système juridique, que les autorités compétentes et/ou les parties concernées notifient sans délai à son organisme d'enquête tous les accidents et incidents qui relèvent de la présente directive.

Article 7

Responsabilité de la conduite d'enquêtes de sécurité et participation à celles-ci

1. Les États membres évitent d'effectuer des enquêtes de sécurité parallèles pour un même accident ou incident de mer. Ils s'abstiennent de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité relevant de la présente directive.

Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux États membres, les États membres concernés coopèrent afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'État membre qui conduit l'enquête. Ils mettent tout en œuvre pour tomber d'accord sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'État membre qui mène l'enquête de sécurité. Ils ont également droit à ce que l'État membre qui conduit l'enquête prenne en considération leur point de vue.

2. Nonobstant le paragraphe 1, chaque État membre demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'État principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente directive et du droit international, un État membre peut, au cas par cas, déléguer à un autre État membre, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'État membre dans la mer territoriale ou les eaux intérieures, telles que définies par la CNUDM, duquel l'accident ou l'incident est survenu ou, si celui-ci est survenu dans d'autres eaux, par le dernier État membre visité par ce navire. Cet État reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'État principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

Article 8

Organismes d'enquête

1. Les États membres font en sorte que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent impartial et par des enquêteurs dûment qualifiés et compétents dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.

Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'organisme d'enquête est indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée.

Les États membres sans littoral qui n'ont ni navires, ni bateaux battant leur pavillon désignent un service responsable indépendant pour collaborer à l'enquête menée en vertu de l'article 5, paragraphe 1, point c).

2. L'organisme d'enquête veille à ce que les différents enquêteurs aient des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leurs fonctions normales d'enquête. L'organisme d'enquête garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, s'il y a lieu.

3. Les activités confiées à l'organisme d'enquête peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité maritime, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

4. Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, veillent à ce que les enquêteurs travaillant pour leur organisme d'enquête, ou pour tout autre organisme d'enquête auquel ils ont délégué la conduite de l'enquête de sécurité, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires, soient autorisés à:

- a) accéder librement à tous les secteurs concernés ou au lieu de l'accident quel qu'il soit, ainsi qu'à tout navire, épave ou structure, y compris la cargaison, les équipements et les débris;
- b) assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;
- d) consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre personne, objet, situation ou circonstance;
- e) accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;
- f) demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;
- g) auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité;
- h) obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'État membre;
- i) demander l'aide des autorités compétentes des États concernés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port, les gardes-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.

5. L'organisme d'enquête est autorisé à agir immédiatement lorsqu'il est informé d'un accident, quel que soit le moment, et à obtenir des moyens suffisants pour exercer ses fonctions en toute indépendance. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

6. L'organisme d'enquête peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente directive avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de mer, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

Article 9

Confidentialité

Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques, s'assurent que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'autorité compétente de l'État concerné ne décide que l'intérêt que présente leur diffusion l'emporte sur les conséquences négatives aux niveaux national et international que cette diffusion pourrait avoir sur l'enquête de sécurité ou sur toute enquête future:

- a) toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'organisme d'enquête au cours de l'enquête de sécurité;
- b) les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
- c) des informations médicales ou d'ordre privé concernant les personnes impliquées dans l'accident ou l'incident.

Article 10

Cadre de coopération permanente

1. Les États membres établissent, en étroite collaboration avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs organismes d'enquête de sécurité respectifs à coopérer entre eux dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.

2. Les règles de fonctionnement du cadre de coopération permanente et les modalités organisationnelles y relatives sont décidées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 18, paragraphe 2.

3. À l'intérieur du cadre de coopération permanente, les organismes d'enquête des États membres conviennent notamment des meilleures manières de coopérer en vue de:

- a) permettre aux organismes d'enquête de partager des installations, du matériel et des équipements pour l'examen technique de l'épave et de l'équipement d'un navire et d'autres objets utiles à l'enquête de sécurité, notamment pour l'extraction et l'analyse d'informations contenues dans les VDR ou d'autres instruments électroniques;
- b) s'apporter mutuellement l'assistance ou l'expertise technique nécessaires à l'exécution de tâches spécifiques;
- c) obtenir et partager des informations utiles à l'analyse des données de l'accident et formuler des recommandations de sécurité appropriées au niveau communautaire;

d) définir des principes communs pour le suivi des recommandations de sécurité et pour l'adaptation des méthodes d'investigation au progrès scientifique et technique;

e) définir des règles de confidentialité pour la mise en commun des dépositions des témoins, dans le respect de la réglementation nationale, et pour le traitement des données et des autres informations visées à l'article 9, y compris dans les relations avec les pays tiers;

f) organiser, s'il y a lieu, des actions de formation adaptées à chaque enquêteur;

g) promouvoir la collaboration avec les organismes d'enquête de pays tiers et avec les organisations internationales chargées des enquêtes sur les accidents maritimes dans les domaines relevant de la présente directive;

h) communiquer toute information pertinente aux organismes d'enquête chargés des enquêtes de sécurité.

Article 11

Coûts

1. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux États membres, les activités respectives sont gratuites.

2. Dans les cas où il est fait appel à l'assistance d'un État membre qui ne participe pas à l'enquête de sécurité, les États membres se mettent d'accord sur le remboursement des frais encourus.

Article 12

Coopération avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu

1. Les États membres coopèrent, dans toute la mesure du possible, aux enquêtes de sécurité avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu.

2. Les pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu sont, d'un commun accord, autorisés à participer à une enquête de sécurité conduite par un État membre en vertu de la présente directive, à n'importe quel stade de l'enquête.

3. La coopération d'un État membre à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant de la présente directive qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête. Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participent un ou plusieurs États membres, ces derniers peuvent décider de ne pas mener une enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

*Article 13***Préservation des preuves**

Les États membres adoptent des dispositions en vue de veiller à ce que les parties concernées par des accidents et des incidents relevant de la présente directive mettent tout en œuvre pour:

- a) sauvegarder toutes les informations provenant de cartes marines, journaux de bord, enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, notamment les informations recueillies par les VDR et autres appareils électroniques, portant sur la période antérieure, concomitante et postérieure à l'accident;
- b) empêcher que ces informations soient écrasées ou altérées d'une autre manière;
- c) empêcher toute interférence avec tout autre matériel qui pourrait raisonnablement être jugé utile à l'enquête de sécurité relative à l'accident;
- d) agir promptement pour recueillir et conserver tout élément de preuve aux fins des enquêtes de sécurité.

*Article 14***Rapports sur les accidents**

1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente directive donnent lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'organisme d'enquête compétent et conformément aux sous-parties pertinentes de l'annexe 1.

Les organismes d'enquête peuvent décider qu'une enquête de sécurité, qui ne concerne pas un accident maritime très grave et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents ou d'incidents futurs, donne lieu à la publication d'un rapport simplifié.

2. Les organismes d'enquête mettent tout en œuvre pour rendre public le rapport visé au paragraphe 1 dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport final dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident.

3. L'organisme d'enquête de l'État principalement responsable de l'enquête envoie une copie du rapport final, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire à la Commission. Il tient compte des remarques que la Commission pourrait formuler sur les rapports finaux afin d'en améliorer la qualité rédactionnelle de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la présente directive.

*Article 15***Recommandations de sécurité**

1. Les États membres veillent à ce que les recommandations de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération par leurs destinataires et, le cas

échéant, fassent l'objet d'un suivi adéquat dans le respect du droit communautaire et du droit international.

2. S'il y a lieu, un organisme d'enquête ou la Commission formule des recommandations de sécurité en se basant sur une analyse succincte des informations.

3. En aucun cas une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'attribue la faute d'un accident.

*Article 16***Système d'alerte précoce**

Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'organisme d'enquête d'un État membre, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau communautaire pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.

S'il y a lieu, la Commission lance un message d'alerte à l'attention des autorités compétentes de tous les autres États membres, des professionnels du secteur maritime et de toute autre partie intéressée.

*Article 17***Base de données européenne sur les accidents de mer**

1. Les données sur les accidents et les incidents de mer sont stockées et analysées dans la base de données électronique européenne qui sera établie par la Commission et qui s'intitulera «plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer» (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP).

2. Les États membres indiquent à la Commission les autorités qui seront autorisées à consulter la base de données.

3. Les organismes d'enquête des États membres notifient à la Commission les accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant à l'annexe II. Ils communiquent en outre à la Commission les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.

4. La Commission et les États membres mettent au point le schéma de la base de données ainsi qu'une méthode de notification des données dans les délais appropriés.

*Article 18***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) établi par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement de la Commission (CE) n° 93/2007 (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).

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

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

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

Article 19

Compétences en matière de modification

La Commission est autorisée à actualiser les définitions figurant dans la présente directive ainsi que les références faites aux actes communautaires et aux instruments de l'OMI, afin de les aligner sur les mesures prises par la Communauté ou par l'OMI qui sont entrées en vigueur, dans le respect des limites de la présente directive.

Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 18, paragraphe 3.

Selon la même procédure, la Commission est également autorisée à modifier les annexes.

Les modifications du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

Article 20

Mesures supplémentaires

Aucune disposition de la présente directive n'interdit à un État membre de prendre des mesures supplémentaires concernant la sécurité maritime qui ne seraient pas prévues par la présente directive, pour autant que ces mesures n'enfreignent pas les dispositions de la présente directive ni ne nuisent d'une façon ou d'une autre à la réalisation de son objectif.

Article 21

Sanctions

Les États membres définissent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer qu'elles sont appliquées. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 22

Modifications d'actes en vigueur

1. L'article 12 de la directive 1999/35/CE est supprimé.
2. L'article 11 de la directive 2002/59/CE est supprimé.

Article 23

Transposition

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

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

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

Article 24

Entrée en vigueur

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

Article 25

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

(*) 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

CONTENU DES RAPPORTS D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ

Avant-propos

Cette partie détermine l'objectif unique de l'enquête de sécurité, indique qu'une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute et précise que le rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

(Le rapport ne devrait faire référence à aucune déposition de témoin, ni faire aucun lien entre une personne citée dans le rapport et une personne ayant témoigné au cours de l'enquête de sécurité).

1. Résumé

Cette partie expose les faits essentiels concernant l'accident ou l'incident de mer: ce qui s'est passé, quand, où et comment il a eu lieu; elle indique également si l'accident ou l'incident a causé des pertes en vies humaines, des blessures, des dommages au navire, à la cargaison, à des tiers ou à l'environnement.

2. Informations factuelles

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes fournissant suffisamment d'informations qui, selon l'organisme d'enquête, sont factuelles, étayent l'analyse et facilitent la compréhension.

Ces sous-parties comprennent notamment les informations suivantes:

2.1 Description du navire

Pavillon/registre d'immatriculation,
Identification,
Principales caractéristiques,
Propriété et gestion,
Détails de construction,
Effectifs minimaux de sécurité,
Cargaison autorisée.

2.2 Renseignements concernant le voyage

Ports d'escale,
Type de voyage,
Informations sur la cargaison,
Équipage.

2.3 Informations concernant l'accident ou l'incident de mer

Type,
Date et heure,
Position et lieu,
Environnement externe et interne,
Exploitation du navire et partie du voyage,
Localisation à bord,
Données relatives aux facteurs humains,
Conséquences (pour les personnes, le navire, la cargaison, l'environnement et autre).

2.4 Intervention de l'autorité compétente à terre et mesures d'urgence

Qui est intervenu,
Moyens mis en œuvre,
Vitesse de réaction,
Mesures prises,
Résultats obtenus.

3. Exposé

Cette partie reconstitue l'accident ou l'incident de mer en présentant la chronologie des événements qui se sont déroulés avant, pendant et après l'accident ou l'incident et le rôle joué par chaque élément (personne, matériel, environnement, équipement ou agent externe). La période couverte par l'exposé dépend du moment où se sont produits les événements accidentels particuliers qui ont directement contribué à la survenance de l'accident ou de l'incident de mer. Cette partie comporte également toutes les informations détaillées utiles à l'enquête de sécurité menée, y compris les résultats des études ou essais.

4. Analyse

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes et fournit une analyse de chaque événement lié à l'accident, assortie de commentaires portant sur les résultats de tout examen ou essai pertinent effectué au cours de l'enquête de sécurité et sur toute mesure de sécurité qui aurait déjà été adoptée pour prévenir des accidents de mer.

Ces sous-parties devraient notamment porter sur les aspects suivants:

- contexte et circonstances de fait liés à l'accident,
- erreurs humaines et omissions, événements faisant intervenir des matières dangereuses, facteurs environnementaux, défaillances des équipements et facteurs externes,
- facteurs contributifs impliquant les fonctions exercées, l'exploitation du navire, la gestion à terre ou l'effet des règles ou procédures.

L'analyse et les commentaires l'accompagnant permettent au rapport d'aboutir à des conclusions logiques, en établissant tous les facteurs contributifs et notamment ceux comportant des risques pour lesquels les moyens de défense ont été jugés inadéquats ou inexistants, que ce soit pour empêcher la survenance d'un événement accidentel ou pour en atténuer ou en éliminer les conséquences.

5. Conclusions

Cette partie récapitule les facteurs contributifs établis et les moyens de défense inadéquats ou inexistants (matériels, fonctionnels, symboliques ou de procédure) pour lesquels il conviendrait d'élaborer des mesures de sécurité afin de prévenir les accidents de mer.

6. Recommandations de sécurité

S'il y a lieu, cette partie du rapport comporte des recommandations de sécurité reposant sur l'analyse et les conclusions et portant sur des domaines particuliers, comme la législation, la conception, les procédures, l'inspection, la gestion, la santé et la sécurité au travail, la formation, les travaux de réparation, la maintenance, l'assistance à terre et les mesures d'urgence.

Les recommandations de sécurité s'adressent aux personnes les mieux placées pour les appliquer, à savoir les armateurs, les gestionnaires, les organismes agréés, les autorités maritimes, les services de trafic maritime, les organismes d'intervention d'urgence, les organisations maritimes internationales et les institutions européennes, dans le but de prévenir des accidents de mer.

Cette partie présente également toutes les recommandations intermédiaires qui ont pu être formulées en matière de sécurité ou toutes les mesures de sécurité qui ont été prises au cours de l'enquête de sécurité.

7. Annexes

La liste de renseignements suivante, non exhaustive, est éventuellement jointe au rapport sous forme papier et/ou électronique:

- photographies, images vidéo, enregistrements audio, cartes marines, plans,
 - normes applicables,
 - termes techniques et abréviations utilisés,
 - études de sécurité spécifiques,
 - informations diverses.
-

ANNEXE II

DONNÉES À FOURNIR SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MER**(Figurant dans la plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer)**

Remarque: Les numéros soulignés indiquent qu'il convient de fournir des données pour chaque navire lorsque plusieurs navires sont impliqués dans l'accident ou l'incident de mer

01. État membre responsable/personne de contact
 02. État membre chargé de l'enquête
 03. Rôle de l'État membre
 04. État côtier concerné
 05. Nombre d'États ayant d'importants intérêts en jeu
 06. États ayant d'importants intérêts en jeu
 07. Organisme notifiant
 08. Heure de la notification
 09. Date de la notification
 10. Nom du navire
 11. Numéro OMI/lettres distinctives
 12. Pavillon du navire
 13. Type d'accident ou d'incident de mer
 14. Type de navire
 15. Date de l'accident ou de l'incident de mer
 16. Heure de l'accident ou de l'incident de mer
 17. Position — latitude
 18. Position — longitude
 19. Lieu de l'accident ou de l'incident de mer
 20. Port de départ
 21. Port de destination
 22. Dispositif de séparation du trafic
 23. Partie du voyage
 24. Exploitation du navire
 25. Capacité à bord
 26. Pertes en vies humaines:
 - Équipage
 - Passagers
 - Autres
 27. Blessures graves:
 - Équipage
 - Passagers
 - Autres
 28. Pollution
 29. Dommages au navire
 30. Dommages à la cargaison
 31. Autres dommages
 32. Description succincte de l'accident ou de l'incident de mer
-

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 7 juin 2007, à un accord politique sur le projet de directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE ⁽¹⁾. Après la mise au point du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a arrêté sa position commune le 6 juin 2008.

Pour arrêter sa position, le Conseil a tenu compte de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture le 25 avril 2007 ⁽²⁾, de l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾ et de celui du Comité des régions ⁽⁴⁾. En outre, il a pris en considération l'étude d'impact réalisée par la Commission lors de l'examen de la directive proposée.

La proposition vise à améliorer la sécurité en établissant des règles claires à l'échelle de la Communauté pour les enquêtes techniques indépendantes qui doivent être menées à la suite d'accidents et d'incidents de mer. Le but de ces enquêtes techniques n'est pas de déterminer les responsabilités civiles ou pénales mais d'établir les circonstances et de chercher les causes des accidents ou incidents de mer afin d'en tirer tous les enseignements possibles. La proposition a été élaborée conformément aux règles du droit maritime international et aux définitions et recommandations du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le Conseil approuve l'objectif et la plupart des principaux éléments de la proposition de la Commission, qui prévoient un mécanisme adéquat pour obtenir un retour d'expérience des accidents et incidents afin de prévenir d'autres accidents et incidents. L'approche adoptée par le Conseil a toutefois nécessité certaines modifications du texte, en vue notamment de garantir l'indépendance et le pouvoir discrétionnaire de l'organisme d'enquête.

Les questions exposées ci-dessous ont été considérées comme revêtant une importance majeure lors de l'examen de la proposition de directive par les instances du Conseil et sont prises en compte dans la position commune du Conseil.

Le Conseil estime que, conformément à la nature de l'acte juridique, les États membres, et en particulier leurs organismes d'enquête respectifs, devraient conserver une certaine flexibilité et une certaine marge d'appréciation en ce qui concerne la conduite des enquêtes de sécurité. Contrairement à la proposition initiale, qui prévoyait des enquêtes de sécurité obligatoires en cas d'accidents ou d'incidents de mer très graves ou graves, le texte approuvé par le Conseil limite l'obligation de mener des enquêtes de sécurité aux accidents et incidents très graves et laisse à l'organisme d'enquête, dans tous les autres cas d'accidents ou d'incidents de mer, le soin de décider s'il convient d'entreprendre une enquête de sécurité, compte tenu notamment de la gravité de l'accident ou de l'incident et des enseignements que l'on peut en tirer. En outre, le Conseil est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de faire explicitement référence aux appels de détresse en tant que catégorie spécifique d'incidents requérant des enquêtes de sécurité.

Par ailleurs, et comme dans le cas du secteur des chemins de fer ⁽⁵⁾, le Conseil juge utile de souligner que l'organisme d'enquête est indépendant, dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches qui lui sont confiées, afin de pouvoir mener les enquêtes de sécurité de manière objective. Il doit être entendu que chaque État membre établit son organisme d'enquête, conformément à sa propre organisation administrative, comme une structure publique disposant de la plus grande autonomie possible au niveau de son fonctionnement

⁽¹⁾ La Commission a transmis sa proposition le 13 février 2006.

⁽²⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non encore publié au Journal officiel).

⁽³⁾ Doc. CESE 1177/2006 du 13.9.2006 (JO C 318 du 23.12.2006, p. 195-201).

⁽⁴⁾ Doc. CdR 43/2006 du 15.6.2006 (JO C 229 du 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Article 21 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire, et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

interne. Cette structure peut être liée à une entité plus grande, telle qu'un ministère ou une administration, mais devra être régie par des dispositions qui garantissent son indépendance, en particulier vis-à-vis des autres autorités administratives susceptibles d'être intéressées par tout accident de mer. Pour des raisons de proportionnalité, les États membres qui n'ont ni navires, ni bateaux battant leur pavillon désignent un service responsable indépendant pour collaborer aux enquêtes de sécurité touchant d'importants intérêts de ces États membres.

Conformément aux prescriptions de la législation communautaire concernant les enquêtes de sécurité dans les secteurs du transport aérien et des chemins de fer, le Conseil estime, comme le Parlement européen, qu'il convient de différencier les enquêtes de sécurité des enquêtes judiciaires et autres procédures visant à déterminer les responsabilités et à attribuer les fautes. Le texte de la position commune prévoit que les enquêtes menées au titre de la directive n'ont d'autre objectif que de déterminer les causes des accidents. Cependant, conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, il précise que l'organisme d'enquête devrait établir à cet effet des rapports complets, car les conclusions qu'ils contiennent peuvent permettre de déterminer les responsabilités et d'attribuer les fautes. Si leur législation nationale ne prévoit pas de distinction claire entre les enquêtes de sécurité et les enquêtes judiciaires ou administratives, les États membres doivent veiller, en définissant le statut juridique des enquêtes de sécurité, à ce que ces dernières puissent être réalisées aussi efficacement et rapidement que possible et à ce qu'elles ne soient pas indûment entravées ou suspendues du fait d'autres enquêtes.

En ce qui concerne le champ d'application de la directive, le Conseil inclut dans sa position commune les petits bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, et pas uniquement les bateaux d'une longueur supérieure à 24 mètres, comme dans la proposition initiale, dans un souci de cohérence avec la position commune du Conseil sur le projet de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Selon ce projet de directive, les bateaux précités doivent être équipés d'un système d'identification automatique afin d'améliorer les possibilités de suivi de ces navires, ainsi que leur sécurité dans les situations de navigation rapprochée. Ils devraient donc être, eux aussi, couverts par la directive relative aux enquêtes sur les accidents.

Pour ce qui est de la méthodologie à utiliser dans le cadre des enquêtes sur les accidents et incidents de mer, le Conseil juge approprié de prévoir une plus grande flexibilité, en jetant les bases d'un échange permanent d'expériences. Par rapport à la proposition initiale, les États membres disposent d'une plus grande marge de manœuvre pour appliquer les principes de la méthodologie commune mise au point avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime et adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Parallèlement, en s'inspirant des enseignements tirés de la conduite des enquêtes de sécurité, la Commission et les États membres élaboreront des lignes directrices sur les méthodes et les meilleures pratiques à utiliser dans le cadre de la mise en œuvre de la méthodologie commune.

III. AMENDEMENTS

Lorsqu'il a arrêté sa position commune, le Conseil a tenu compte des points de vue exprimés par le Parlement européen lors de la première lecture de la proposition. Les éléments de l'avis du Parlement européen repris dans la position commune, certains partiellement ou dans leur principe, sont les suivants: amendements 3, 9, 10, 11, 22 et 23.

Un certain nombre d'autres amendements n'ont toutefois pas été acceptables pour le Conseil. En ce qui concerne les amendements 2 et 19, le Conseil considère que la méthodologie commune ne devrait pas porter sur les conclusions des enquêtes de sécurité mais plutôt sur les aspects liés à la procédure. Les amendements 5 et 8 sont, selon le Conseil, incompatibles avec sa conception du principe de différenciation entre les enquêtes judiciaires et les enquêtes techniques. Les amendements 7 et 20 n'ont pas pu être acceptés parce que le Conseil estime qu'il n'est pas approprié de préciser, dans la directive, les compétences de l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Les amendements 12 et 13 limiteraient les méthodes de travail de l'organisme d'enquête ou sont trop contraignants. Les amendements 14 et 26 n'ont pas pu être acceptés parce que le Conseil attache une importance majeure au principe d'impartialité de l'organisme d'enquête et considère qu'il appartient à chaque État membre d'établir cet organisme conformément à sa propre structure administrative. L'amendement 16 n'est pas compatible avec la nécessité de respecter la législation nationale.

Une série d'autres amendements (4, 6, 15, 17, 18 et 24) ont été rejetés parce qu'ils n'étaient pas suffisamment clairs ou qu'ils ne correspondaient pas à l'approche du Conseil consistant à disposer d'un texte concis.

IV. CONCLUSION

Le Conseil estime que le texte de sa position commune est approprié et équilibré. Il souscrit à l'objectif du Parlement européen d'établir un cadre pour garantir la rapidité des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer. La position commune reprend certains des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture.

Le Conseil confirme sa volonté d'engager des négociations avec le Parlement européen sur ce texte en vue de parvenir à un accord dans le meilleur délai.
