

# COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(90) 219 final

Bruxelas, 1 de Junho de 1990

Proposta de  
REGULAMENTO (CEE) DO CONSELHO

relativo à transferência de navios de um  
registo para outro na Comunidade

---

(Apresentada pela Comissão)



## EXPOSE DES MOTIFS

### I. Considérations générales

Malgré l'existence de conventions et règles internationales, en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution des mers, le transfert d'un navire vers le pavillon d'un autre Etat membre se révèle souvent une opération coûteuse pour les armateurs.

Les conventions internationales qui établissent des normes de sécurité et de prévention de la pollution en mer laissent, dans certains domaines, une marge d'interprétation ou de discrétion aux parties contractantes. Ces marges ont été utilisées par les parties contractantes, mais ne l'ont malheureusement pas été de façon harmonisée. De plus, un certain nombre de gouvernements ont institué des règles additionnelles prévoyant des normes autres que celles fixées par les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Les gouvernements nationaux n'acceptent normalement pas les certificats délivrés par un autre pays. Pour pouvoir être transféré d'un registre à un autre, un navire doit subir une inspection aboutissant à la nécessité de se conformer aux réglementations de sécurité du nouveau pays d'enregistrement. Une telle pratique contraint l'armateur qui achète le navire à le transformer en partie et/ou à en renouveler les équipements.

Dans la pratique, il s'avère que, pour un navire répondant aux normes de sécurité internationales, détenant des certificats valables et ayant de surcroît été contrôlé de façon satisfaisante dans le cadre du Port State Control lors de son transfert vers un autre pavillon, l'armateur peut être amené à remplacer les équipements, à les adapter ou encore à les soumettre à de nouvelles épreuves d'homologation, en application de la réglementation du nouveau pays d'enregistrement.

Les coûts supplémentaires qui en résultent pour l'armateur et la perte de temps entraînée par ces formalités se reflètent dans les coûts d'exploitation du navire. Il est évident que de telles pratiques ne sont pas conformes aux objectifs du marché unique. A cela s'ajoute que l'industrie des transports maritimes cherche depuis longtemps à obtenir l'élimination de ces entraves au commerce des navires.

C'est pourquoi, dans les mesures destinées à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté la Commission a soulevé le problème du transfert des navires dans la Communauté dans le cadre de la Communication "Un avenir pour les transports maritimes de la Communauté".(1)

Comme mesure parallèle à la création d'un registre communautaire, la Commission a préconisé la reconnaissance mutuelle des équipements techniques des navires basée sur la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation adoptée par le Conseil(2) en tenant compte des normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

La Commission est d'avis que - sans porter atteinte aux normes de sécurité établies sur le plan international et au niveau de la sécurité maritime en général - aucune imposition d'ordre technique ne doit entraver le transfert d'un navire inscrit au registre communautaire entre armateurs communautaires et pavillons des Etats membres. Concrètement, la Commission a suggéré de mettre à profit la période de mise en place du registre communautaire pour éliminer les obstacles techniques de caractère national.

De ce fait, elle a prévu dans sa proposition relative à l'instauration d'un registre communautaire (3) que tout navire pourvu de certificats et de documents de classification et répondant aux normes techniques de base à arrêter avant le 1/7/1991 par le Conseil, conformément aux dispositions du Traité, peut être transféré au registre d'un autre Etat membre sans devoir répondre à des conditions techniques supplémentaires.

L'approche de la Commission en matière de simplification du transfert de navires est partagée par le Comité Economique et Social et le Conseil. Le Parlement est appelé à débattre incessamment des propositions de la Commission dans le domaine maritime.

Le Comité Economique et Social souligne qu'il convient d'éviter en la matière les procédures administratives lourdes résultant de l'interférence des règlements communautaires avec ceux qui sont établis par l'O.M.I. d'une part et par chaque état du pavillon membre de la Communauté, d'autre part.

---

(1) Doc.COM(80)266 final du 3.8.1989

(2) Résolution du Conseil du 7.5.1985 (cf.J.O. C136 du 4.6.1985)

(3) Proposition de Règlement du Conseil reprise dans la Communication susvisée.

Le Conseil, pour sa part, a invité la Commission à présenter dès que possible une proposition se fondant sur le principe de la reconnaissance mutuelle des normes techniques internationales existantes. Selon le Conseil, une telle proposition serait un élément qui contribuerait immédiatement à l'amélioration de la compétitivité du pavillon européen.<sup>(1)</sup>

La Commission a conscience que la libre circulation intégrale des marchandises ne peut être réalisée que par l'application du principe de l'harmonisation technique des équipements et des certifications de navires telle qu'elle est définie dans la "nouvelle approche" précitée. La Commission est d'avis que, entre-temps, la procédure proposée de libéralisation du transfert de navires à l'intérieur de la Communauté constituerait un premier pas positif dans ce sens.

Partant du principe du respect des prescriptions des conventions internationales dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution marine, la Commission propose, pour les navires battant le pavillon d'un Etat membre, la reconnaissance réciproque du niveau de sécurité établi par les certificats internationaux lors de la réimmatriculation du navire dans un autre Etat membre. En cas de transfert d'un navire répondant aux normes internationales, les Etats membres s'engagent à ne pas opposer leurs réglementations techniques nationales, qui comportent parfois des prescriptions plus contraignantes ou autres que celles des conventions internationales.

La Commission, en accord avec les experts gouvernementaux, estime opportun de ne pas inclure à ce stade les navires à passagers dans le présent règlement, compte tenu de leurs particularités et de leurs usages. En effet, ceux-ci sont souvent construits pour assurer des trafics dans des zones géographiques dans lesquelles les conditions atmosphériques nécessitent quelquefois des exigences additionnelles à celles qui sont prévues dans les conventions internationales. En outre, pour ces navires et, en particulier, pour les plus anciens, il existe des divergences d'interprétation des dispositions des conventions, notamment en ce qui concerne les règles structurelles relatives à la protection contre l'incendie, la prévention des accidents, la santé et l'hygiène. La Commission s'engage toutefois à examiner dans les meilleurs délais avec les experts la possibilité d'inclure les navires à passagers dans le champ d'application du règlement en offrant toutes les garanties nécessaires sur le plan de la sécurité.

(1) Conclusions du Conseil des 4 et 5 décembre 1989.

Enfin, quant à la forme de la proposition, la Commission estime qu'un règlement répond au mieux au souhait exprimé par le Conseil de lui présenter une proposition brève et de portée générale dans l'esprit du marché intérieur.

La Commission propose la création d'un comité d'experts pour résoudre les éventuels conflits d'interprétation qui pourraient notamment découler des disparités existantes sur le plan des certificats délivrés par les sociétés de classification. Les problèmes liés à la reconnaissance de tels certificats concernent la responsabilité légale des Etats membres qui délivrent les certificats de navigabilité, ce qui dépasse largement le cadre de cette proposition.

En conclusion, la Commission estime nécessaire de souligner que la proposition de règlement ne préjuge en rien :

- de l'application par les Etats membres des conventions internationales OMI et autres;
- de l'application de règles communautaires en vertu de réglementations existantes ou futures;
- du rôle de l'OMI en matière d'élaboration et d'interprétation des conventions internationales dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution marine.

## II. Considérations particulières

### Article premier

La terminologie relative aux réglementations internationales utilisée pour les besoins du règlement est précisée afin d'en faciliter la lecture.

### Article 2

Cet article fixe le champ d'application du règlement. L'application des conventions SOLAS 1974, LL 66 et MARPOL 73/78 assurant un niveau de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires acceptable dans la Communauté, sans préjudice de l'application d'autres conventions internationales et de règles communautaires, justifie la limitation de la reconnaissance des certificats auxdites conventions.

Le seuil de tonnage est celui retenu dans les conventions pour les navires de charge effectuant des voyages internationaux.

L'introduction d'une limite d'âge et la détention de certificats en cours de validité contribuent à l'accroissement du niveau de sécurité et de prévention de la pollution marine dans la Communauté. Les spécificités des navires à passagers justifient leur exclusion. L'enregistrement conditionné limite le bénéfice des avantages de cette réglementation aux seuls navires battant le pavillon d'un Etat membre de la Communauté et garantit le respect des normes de sécurité et de prévention de la pollution préalablement au transfert.

### Article 3

La non-application des règles techniques nationales, associée à un niveau acceptable de sécurité ou de prévention de la pollution, facilite le transfert dans la Communauté de navires répondant aux normes internationales sans entraves aux échanges.

La délivrance de nouveaux certificats comporte l'acceptation des interprétations et moyens de mise en oeuvre des conventions d'autres Etats membres aux fins d'approbation des plans du navire pour autant qu'ils soient en conformité avec les dispositions des conventions, ainsi que l'acceptation des approbations portant sur les installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers ou d'un type donné équipant le navire.

La responsabilité de la délivrance de certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution des navires et de leur équipement incombe aux gouvernements. L'Etat membre dans le registre duquel le navire est transféré devrait conserver un droit limité d'inspection en vue de garantir que les navires battant le pavillon d'un Etat membre de la Communauté respectent les normes de sécurité et de prévention de la pollution marine fixées par les conventions susmentionnées.

#### Article 4

Cet article garantit le respect des principes du règlement lors de la reconduction, de la prorogation ou du renouvellement des certificats délivrés en application de l'article 3.

#### Article 5

Cet article a pour objet de sauvegarder le respect de l'objectif du transfert, sans entraves aux échanges et sans coûts inutiles, des navires répondant aux normes internationales de sécurité et de prévention de la pollution, par une procédure de recours auprès de la Commission.

#### Article 6

Dans l'esprit des articles 100A (3) et 130R du Traité, il est nécessaire d'instaurer une clause de sauvegarde permettant à un Etat membre d'agir en cas de risque grave pour la sécurité ou l'environnement.

#### Article 7

Cet article institue un comité composé d'experts de la sécurité maritime en vue d'assister la Commission dans l'exécution du règlement.

#### Article 8

Cette disposition décrit la procédure de consultation du comité dans les cas visés aux articles 5 et 6. Cette procédure est conforme à la décision du Conseil du 13 juillet 1987 fixant les modalités d'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (87/373/CEE).

#### Article 9

Cet article précise les tâches du comité créé auprès de la Commission pour l'assister dans l'exécution du présent règlement. Ce comité contribuera à garantir non seulement que le transfert des navires s'opère sans entraves aux échanges et sans coûts inutiles, mais encore que les normes de sécurité maritime sont respectées dans la Communauté. Le comité décide lui-même de sa composition et se donne son règlement intérieur.

#### Article 10

Aucun commentaire.

Proposta de  
REGULAMENTO (CEE) DO CONSELHO

relativo à transferência de navios  
de um registo para outro na Comunidade

---

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno requerem a eliminação dos entraves técnicos à transferência de navios entre registos nacionais, embora salvaguardando um elevado nível de segurança dos navios e de protecção do ambiente em conformidade com a regulamentação internacional;

Considerando que são necessárias medidas que facilitem a transferência de navios na Comunidade para isentar os armadores europeus dos custos e procedimentos administrativos desnecessários decorrentes de uma mudança de registo na Comunidade, bem como medidas destinadas a melhorar as condições de funcionamento e a posição concorrencial da navegação comunitária.

Considerando que é da competência dos Estados emitir os certificados internacionais em matéria de segurança e prevenção da poluição ao abrigo da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 1974), da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LL66) e da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios 1973, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);

Considerando que as convenções internacionais deixam a interpretação de pontos importantes aos Estados contratantes;

Considerando que os Governos dos Estados-membros concedem, com base nas respectivas interpretações das Convenções, a todos os navios que arvoram a sua bandeira e que se encontram abrangidos pelas disposições das convenções mencionadas, certificados internacionais que comprovam o cumprimento destas disposições.

Considerando que não se pode impedir a transferência de navios entre os registos dos Estados-membros por razões de ordem técnica, desde que um Estado-membro certifique que o navio cumpre as disposições das convenções internacionais supracitadas e que está equipado com materiais e instrumentos considerados satisfatórios pelo Estado-membro;

Considerando que os Estados-membros aplicam regulamentos técnicos nacionais que contêm requisitos diferentes dos requisitos das convenções internacionais e das normas associadas;

Considerando que deve ser criado um processo adequado em vista da introdução de novas disposições ou eventuais divergências na interpretação dos requisitos existentes;

Considerando que deve ser criado um comité de segurança marítima para assistir a Comissão na execução do presente regulamento, tendo em vista o objectivo de transferência de navios na Comunidade, sem se criarem entraves ao comércio e salvaguardando simultaneamente o elevado nível de segurança marítima e de protecção do ambiente na Comunidade.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Na acepção, do presente regulamento, entende-se por:

- a) "Convenções" a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, (SOLAS 1974), a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LL66), ambas com a última redacção que lhes foi dada em 1 de Janeiro de 1991 e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) e as Resoluções com estas relacionadas adoptadas pela Organização Marítima Internacional.
- b) "Requisitos", os requisitos de segurança e prevenção da poluição constantes das referidas convenções.
- c) "Certificados", os certificados emitidos pelos Estados-membros ou em nome destes, em conformidade com as convenções, bem como os certificados emitidos relativos aos navios-tanque para transporte de produtos químicos e aos navios-tanque para transporte de gás construídos antes de 1 de Julho de 1986, nos termos do Bulk Chemical Code [ A .212 (VII) ] ou do Bulk Gas Code [ A 328 (IX) ].

Artigo 2º

O presente regulamento é aplicável aos navios com 500 toneladas de arqueação bruta ou mais, que

- a) foram construídos em ou depois de 25.05.1980 ou que, tendo sido construídos antes desta data, possuem um certificado em que um Estado-membro comprova que cumprem a regulamentação relativa aos novos navios tal como estatuída pela Convenção SOLAS de 1974, e
- b) que arvoram a bandeira de um Estado-membro, estão registados num Estado-membro e se encontram em serviço activo com essa bandeira e,
- c) que são detentores de certificados válidos.

Artigo 3º

1. Os Estados-membros não podem recusar o registo de um navio de carga registado noutra Estado-membro que satisfaz os requisitos e é detentor de certificados válidos. Todavia, os Estados-membros que são Parte na Convenção sobre a protecção do ambiente marinho na zona do Mar Báltico podem impor os requisitos adicionais previstos na referida Convenção.
2. Os novos certificados serão emitidos nos mesmos termos.
3. Todavia, no que respeita à transferência, o navio pode ser submetido a inspecção pelo Estado-membro receptor a fim de confirmar que a condição actual do navio e do seu equipamento corresponde aos certificados de que é detentor.

Artigo 4º

Os Estados-membros não podem impor outros requisitos para além dos inicialmente previstos pelos certificados, na medida em que, aquando da renovação, prorrogação ou revisão dos certificados emitidos nos termos do artigo 3º, não tiverem sido alterados os requisitos relativos aos navios existentes.

Artigo 5º

Os Estados-membros devem notificar imediatamente à Comissão qualquer recusa de novos certificados baseada em divergências de interpretação dos requisitos.

A referida recusa será confirmada ou revogada nos termos do disposto no artigo 8º mas não antes de decorrido o prazo de um mês a contar da notificação, a menos que a Comissão seja informada de um acordo entre os Estados-membros em causa.

Artigo 6º

Quando um Estado-membro considerar que um navio não pode ser registado nos termos do artigo 3º, por razões de perigo grave para a segurança ou para o ambiente, fora do âmbito dos certificados, o registo pode ser suspenso por um período não superior a três meses, devendo o Estado-membro apresentar sem demora o caso à Comissão, explicando as razões deste facto. A suspensão será confirmada ou revogada nos termos do disposto no artigo 8º.

Artigo 7º

A Comissão será assistida por um Comité de Segurança Marítima, a seguir denominado "o Comité", composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.

Artigo 8º

Sempre que for utilizado o procedimento estabelecido no presente artigo, o representante da Comissão apresentará ao Comité um projecto das medidas a tomar. O Comité emitirá o seu parecer sobre o projecto dentro de um prazo que o Presidente pode fixar em função da urgência do assunto. O parecer deve ser emitido pela maioria prevista no nº 2 do artigo 148º do Tratado, no caso de decisões que o Conselho é chamado a adoptar sob proposta da Comissão. Aos votos dos representantes dos Estados-membros no Comité é atribuída a ponderação prevista no referido artigo. O Presidente não participa na votação.

A Comissão adoptará as medidas previstas se estas estiverem de acordo com o parecer do Comité.

Se as medidas previstas não estiverem de acordo com o parecer do Comité, ou se não for emitido parecer, a Comissão apresentará sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada. Se, no termo de um prazo de seis semanas a partir da data de apresentação ao Conselho, este não tiver deliberado, as medidas propostas serão adoptadas pela Comissão.

Artigo 9º

Para além das atribuições previstas nos artigos 5º e 6º, o Comité pode ser consultado pela Comissão:

- para assegurar que não sejam reduzidas, pela aplicação do presente regulamento, as normas de segurança marítima e de protecção do ambiente na Comunidade.
- sobre qualquer matéria relacionada com a aplicação do presente regulamento.

Artigo 10º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1991.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em .....

Pelo Conselho  
O Presidente

COMPETITIVENESS AND EMPLOYMENT IMPACT STATEMENT

-----

1. What is the main reason for introducing the measure ?  
This proposal concerns the transfer of ships from one register to another within the Community. It secures mutual recognition of ship certificates issued by Member States and prohibits technical barriers to trade in the transfer of ships. Through its implementation the proposed regulation would eliminate many unnecessary costs borne by Community shipowners.
2. Features of the business in question  
All enterprises which use ships for community and international trade.
3. What obligations does this measure impose directly on business ?  
No additional obligations.
4. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business ?  
No additional obligations.
5. Are there any special provisions in respect of SME's ?  
None
6. What is the likely effect on :
  - a) The competitiveness of the business  
The competitiveness of Community shipping will be enhanced through the elimination of unnecessary costs involved in the transfer of ships.
  - b) Employment  
Positive.

- 15 -

PT

ISSN 0257-9553

COM(90) 219 final

# DOCUMENTOS

PT

07

---

N.º de catálogo : CB-CO-90-226-PT-C  
ISBN 92-77-60506-5

PREÇO DE VENDA	até 30 páginas: 3,50 ECU	cada 10 páginas a mais: 1,25 ECU
----------------	--------------------------	----------------------------------

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias  
L-2985 Luxemburgo