

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

2005/0237A(COD) - 24/09/2008 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 638 voix pour, 21 voix contre et 9 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la 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).

La recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Luis de **GRANDES PASCUAL** (PPE-DE, ES), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements visent essentiellement à rétablir la position adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture :

Organismes agréés : les députés estiment qu'il convient d'utiliser la dénomination d' « organismes agréés » dans tout le texte de la directive (en lieu et place de « sociétés de classification »).

Objet : il est précisé que la directive a pour objet de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, en vertu des conventions internationales.

Définitions : la définition de « conventions internationales » devrait inclure la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 69), la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78), la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72). Par « administration », il faut entendre les autorités compétentes de l'État membre du pavillon du navire, y compris les administrations, les agences et les organismes, chargés de la mise en œuvre des dispositions des conventions de l'OMI relatives à l'État du pavillon.

Responsabilité et obligations des États membres : ces derniers devront : a) appliquer les dispositions du code de l'État du pavillon ; b) prendre les mesures nécessaires afin que soit réalisé un audit indépendant de leur administration au moins une fois tous les cinq ans, conformément aux règles de l'OMI; c) prendre les mesures nécessaires 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.

Obligations des États du pavillon : un nouvel article stipule qu'avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné doit prendre les mesures voulues pour s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et réglementations internationales applicables. En particulier, il doit vérifier, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité en consultant, si nécessaire, l'administration de l'État du pavillon. Chaque fois qu'un

État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment le pavillon d'un État membre, cet État membre doit fournir rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

Informations : les États membres devraient veiller à ce que, au minimum, certaines informations concernant les navires battant leur pavillon soient directement contrôlées par une autorité publique et soient facilement accessibles à l'administration par des moyens informatiques (ex : caractéristiques du navire ; dates des visites effectuées ; identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire; identité de l'autorité qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et dates des inspections; résultat des inspections menées ; informations concernant les accidents; identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des 12 derniers mois).

Gestion de la qualité : dans le cadre de son système de gestion de la qualité, chaque État membre devrait évaluer constamment ses performances en tant qu'État du pavillon. Les évaluations effectuées devraient couvrir, sur une période de 36 mois, tous les aspects du système de gestion de la qualité pour ce qui concerne les activités opérationnelles de l'administration. L'évaluation devrait comprendre au minimum les indicateurs de performance suivants: i) taux d'immobilisation dans le cadre du contrôle par l'État du port; ii) résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon; et iii) indicateurs nécessaires pour déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives sont adéquats pour permettre le respect des obligations de l'État du pavillon. Le système de gestion de la qualité devrait être établi et certifié dans un délai de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la directive.

Rapport : avant la fin de 2010, la Commission devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport examinant la possibilité d'établir un mémorandum d'entente sur les obligations de l'État du pavillon en matière de contrôle, afin de garantir l'égalité de traitement entre les États du pavillon qui se sont engagés à mettre en œuvre de manière obligatoire le code de l'État du pavillon et qui ont accepté de se soumettre à des audits conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 1er décembre 2005.

Rôle des organismes reconnus : un amendement précise que lorsqu'un organisme agréé, ses inspecteurs ou son personnel technique délivrent les certificats obligatoires au nom de l'administration, ils bénéficient des mêmes garanties et de la même protection juridiques que l'administration, y compris l'exercice de toutes actions de défense auxquelles l'administration et ses membres peuvent recourir dans le cadre de la délivrance desdits certificats.

Montant maximal à verser : alors que la position commune prévoit que le montant maximal à verser par l'organisme agréé doit être au moins égal à 4 millions d'euros (en cas d'accident maritime avec dommages corporels n'ayant pas entraîné de décès) et à 2 millions d'EUR (dommages matériels), le Parlement stipule que si le montant arrêté dans la décision de justice ou par règlement amiable est inférieur, c'est ce dernier montant qui doit prévaloir.

Suspension d'autorisation : les États membres auront la possibilité de suspendre l'autorisation accordée à un organisme agréé pour des motifs de danger grave pesant sur la sécurité ou sur l'environnement. Selon les députés, la Commission doit décider rapidement, conformément à la procédure de comitologie, s'il est opportun d'annuler une mesure nationale de cette nature. Si la décision n'est pas justifiée, elle demandera à l'État membre de retirer la suspension. Lorsque cette décision est justifiée, la Commission demandera à l'État membre d'accorder une nouvelle autorisation à un autre organisme agréé, pour remplacer celle qui a été suspendue.

Transposition : celle-ci devrait intervenir 18 mois (au lieu de 24 mois) après la date d'entrée en vigueur de la directive.