

# Équipements marins

2012/0358(COD) - 17/12/2012 - Document de base législatif

**OBJECTIF** : renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des milieux marins par l'application uniforme des instruments internationaux applicables, pour ce qui est des équipements destinés à être mis à bord des navires, et assurer la libre circulation de ces équipements à l'intérieur de l'Union.

**ACTE PROPOSÉ** : Directive du Parlement européen et du Conseil.

**CONTEXTE** : les conventions internationales en matière de sécurité maritime exigent que l'État du pavillon veille à la conformité des équipements mis à bord des navires avec certaines prescriptions liées à la sécurité en ce qui concerne la conception, la construction et la performance, et délivre les certificats y afférents. À cette fin, des normes de performance et d'essai détaillées ont été mises au point pour certains types d'équipements marins par l'Organisation maritime internationale (OMI) et par les organismes de normalisation internationaux et européens.

**Les instruments internationaux laissent une marge d'appréciation non négligeable à l'administration de l'État du pavillon.** Dès 1995, la Commission a mis en lumière les problèmes rencontrés dans le marché intérieur du fait de cette situation et, en l'absence d'harmonisation au niveau de l'Union, dans le secteur des équipements marins.

La [directive 96/98/CE](#) du Conseil relative aux équipements marins (DEM) a donc établi des règles communes visant à éliminer les différences dans l'application des normes internationales au moyen d'un ensemble d'exigences clairement défini et de procédures de certification uniformes. **L'expérience acquise a montré la nécessité de prendre des mesures supplémentaires** pour renforcer les mécanismes de mise en œuvre et de contrôle de l'application de ladite directive et simplifier l'environnement réglementaire, tout en garantissant une application et une mise en œuvre harmonisées des exigences de l'OMI dans l'ensemble de l'Union.

La [décision n° 768/2008/CE \(nouveau cadre législatif\)](#) constitue un cadre général horizontal pour la future législation visant à harmoniser les conditions de commercialisation des produits. Ce cadre général apporte des solutions aux problèmes décelés lors de la mise en œuvre de la directive 96/98/CE. Les définitions et dispositions de référence de la décision n° 768/2008/CE doivent donc être intégrées dans la directive proposée en y apportant les adaptations qu'imposent les caractéristiques propres au secteur des équipements marins.

**ANALYSE D'IMPACT** : l'analyse d'impact s'est concentrée sur **deux alternatives** au scénario de référence (statu quo), à savoir : 1) un alignement maximal sur le nouveau cadre législatif et 2) un alignement conditionnel. Dans ce dernier cas, un certain nombre de mesures spécifiques à la DEM seraient prévues pour tenir compte des caractéristiques propres au secteur.

L'analyse a démontré que **l'alignement conditionnel** constituait la solution la plus efficace et la moins lourde, et que ses incidences économiques, sociales et environnementales globales étaient aussi les plus favorables.

**BASE JURIDIQUE** : article 100, paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

**CONTENU** : la proposition vise à établir des exigences pour que les équipements marins respectent les normes de sécurité figurant dans les instruments internationaux applicables, notamment les normes d'essai

pertinentes, afin d'assurer que les équipements conformes à ces exigences puissent circuler sans entrave dans le marché intérieur et être mis à bord de navires battant pavillon de n'importe quel État membre.

**Champ d'application** : le champ d'application de la directive est défini par référence aux équipements a) qui sont appelés à être installés à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre et b) dont les conventions internationales exigent l'agrément par l'État du pavillon.

**Exigences relatives aux équipements marins** : celles-ci sont définies par référence aux conventions et instruments internationaux. Conformément à leurs exigences, la démonstration de la conformité se limite aux normes d'essai spécifiques applicables. Étant donné la nécessité de maintenir la cohérence avec le cadre réglementaire international, ces exigences et normes doivent s'appliquer dans leur version actualisée.

**Responsabilité** : la proposition prévoit que l'État du pavillon a la responsabilité de veiller à ce que soient mis à bord des navires battant son pavillon uniquement des équipements dûment agréés conformément aux exigences des instruments internationaux applicables lors de cette installation.

En outre, la directive proposée :

- fournit la base de la **libre circulation des équipements marins** dans l'Union, fondée sur le concept de reconnaissance mutuelle, entre les États membres, des équipements conformes aux exigences énoncées dans la directive ;
- reflète la **priorité donnée à la réglementation internationale** de la sécurité maritime, qui cadre avec le caractère mondialisé du transport maritime ;
- régit le cas particulier du **transfert d'un navire dans le registre d'un État membre** ;
- fixe les règles et conditions d'apposition de la **marque de la roue de gouvernail** ;
- intègre les dispositions de référence de la décision n° 768/2008 (nouveau cadre législatif) relatives aux **obligations spécifiques des opérateurs économiques** ;
- énumère les procédures de **vérification de la conformité** mises à la disposition des fabricants ;
- aligne la directive sur la décision n° 768/2008/CE en ce qui concerne la **déclaration UE de conformité** ;
- intègre les dispositions de référence de la décision n° 768/2008/CE relatives à la **notification**, aux autorités notifiantes, aux organismes notifiés ainsi qu'à leurs régimes respectifs
- aligne la directive sur le **cadre général de surveillance du marché de l'UE**, y compris en ce qui concerne la procédure de sauvegarde. Des **vérifications à bord** peuvent s'avérer nécessaires et sont donc réglementées ;
- expose le **régime spécifique applicable dans des circonstances exceptionnelles**, largement inspiré de la directive existante. Ce régime concerne des exemptions dans des cas d'innovation technique ou à des fins d'essais et d'évaluation.

Enfin, en ce qui concerne les **mesures de mise en œuvre**, la Commission :

- aurait recours à des actes d'exécution pour mettre en œuvre de manière uniforme l'exigence selon laquelle les équipements marins doivent être conformes aux exigences spécifiques de conception, de construction et de performance établies dans les instruments internationaux, y compris les normes d'essai pertinentes, telles que définies par le législateur ;
- serait habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, des critères et procédures communs pour l'application de ces exigences et normes ;
- serait chargée de recueillir et publier un grand nombre d'informations de manière à faciliter la mise en œuvre de la directive par tous les acteurs.

**INCIDENCE BUDGÉTAIRE** : la proposition n'a pas d'incidence budgétaire. Les tâches dévolues à la Commission, y compris celles pour lesquelles l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime est prévue, ne devraient pas engendrer globalement d'augmentation de la charge de travail et seront menées à bien avec les ressources existantes

**ACTES DÉLÉGUÉS** : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.