Informations de base

2012/0358(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Équipements marins Abrogation Directive 96/98/EC 1995/0163(SYN) Modification 2017/0353(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	RIQUET Dominique (PPE)	21/01/2013
	Rapporteur(e) fictif/fictive FLECKENSTEIN Knut (S&D) MEISSNER Gesine (ALDE) TAYLOR Keith (Verts/ALE) ZĪLE Roberts (ECR) TOUSSAS Georgios (GUE/NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires générales	3330	2014-07-23

	Transports, télécommunications et énergie	3243	2013-06-06

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	KALLAS Siim

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
17/12/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0772	Résumé
15/01/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/06/2013	Débat au Conseil		
09/07/2013	Vote en commission,1ère lecture		
12/07/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0255/2013	Résumé
15/04/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0389/2014	Résumé
15/04/2014	Résultat du vote au parlement		
23/07/2014	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
23/07/2014	Signature de l'acte final		
23/07/2014	Fin de la procédure au Parlement		
28/08/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2012/0358(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 96/98/EC 1995/0163(SYN) Modification 2017/0353(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/11547

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE510.511	29/04/2013	
Amendements déposés en commission		PE513.153	05/06/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0255/2013	12/07/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0389/2014	15/04/2014	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00042/2014/LEX	23/07/2014	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2012)0772	17/12/2012	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2012)0437	17/12/2012	
Document annexé à la procédure	SWD(2012)0438	17/12/2012	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)471	09/07/2014	
Document de suivi	COM(2019)0034	01/02/2019	
Document de suivi	COM(2023)0714	21/11/2023	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2012)0772	14/02/2013	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0609/2013	20/03/2013	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Rectificatif à l'acte final 32014L0090R(05) JO L 146 11.06.2018, p. 0008	
Directive 2014/0090 JO L 257 28.08.2014, p. 0146	Résumé

Actes délégués	
Référence	**Sujet**
2018/2505(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/2674(DEA)	Examen d'un acte délégué

Équipements marins

2012/0358(COD) - 23/07/2014 - Acte final

OBJECTIF : actualiser la réglementation en matière d'équipements marins destinés à être mis à bord des navires de l'UE.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil.

CONTENU : la directive remplace la directive 96/98/CE et vise les deux objectifs suivants:

- **améliorer la sécurité maritime et prévenir la pollution** des milieux marins par l'application uniforme des exigences fixées par l'Organisation maritime internationale (OMI);
- **assurer la libre circulation** des équipements marins à l'intérieur de l'UE.

La directive s'applique aux équipements mis ou destinés à être mis à bord d'un navire de l'Union et dont les instruments internationaux requièrent l' approbation par l'administration de l'État du pavillon, indépendamment du fait que le navire se trouve ou non sur le territoire de l'Union au moment où les équipements sont installés à son bord.

Les principaux éléments de la directive sont les suivants :

Marquage de la barre à roue : il appartient aux pays de l'UE de s'assurer que les équipements placés à bord des navires battant leur pavillon sont conformes aux exigences internationales et européennes. Comme preuve de conformité, un logo spécifique, le marquage «barre à roue», devrait être **apposé sur les équipements marins dont la conformité avec les exigences de la directive a été démontrée** selon les procédures d'évaluation de la conformité applicables.

Afin de faciliter la surveillance du marché et de prévenir la contrefaçon des équipements marins, les fabricants auraient la possibilité d'utiliser **une forme fiable d'étiquette électronique** pour remplacer ou compléter le marquage «barre à roue». La Commission devrait effectuer une analyse des coûts et bénéfices de l'utilisation de l'étiquette électronique.

Le marquage «barre à roue» pourrait être complété par une étiquette électronique dans un délai de **trois ans** ou être remplacé par une telle étiquette dans un délai de **cinq ans** à compter de la date d'adoption des critères techniques applicables définis par la Commission.

Alignement sur le «nouveau cadre législatif» : la nouvelle directive renforce la mise en œuvre et le contrôle du respect des règles adoptées en 1996. Elle aligne celles-ci sur le nouveau cadre législatif relatif à la commercialisation des produits dans l'UE formé par le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil et la décision n° 768/2008/CE.

La directive :

- **clarifie les responsabilités des opérateurs économiques** : en particulier, les fabricants devraient : i) prendre la **responsabilité** de garantir que les équipements marins sur lesquels le marquage «barre à roue» été apposé ont été conçus et fabriqués dans le respect des spécifications techniques et des normes mises en œuvre conformément à la directive ; ii) conserver la **documentation technique** et la déclaration UE de conformité pendant une période d'au moins **dix ans** après que le marquage «barre à roue» a été apposé ; iii) s'assurer que leurs produits portent un **numéro de type**, de lot ou de série, ou un autre élément permettant leur identification ; iv) indiquer **leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse** à laquelle ils peuvent être contactés sur le produit ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ; v) veiller à ce que le produit soit accompagné **d'instructions** et de toutes les informations nécessaires, aisément compréhensibles par les utilisateurs;
- **renforce la surveillance du marché, la vérification de la conformité et l'actualisation régulière des règles de l'UE** : la directive prévoit une procédure applicable aux **équipements marins qui présentent un risque** au niveau national ainsi qu'une procédure de **sauvegarde** de l'Union. Lorsque les autorités de surveillance d'un État membre considèrent que des équipements marins couverts par la directive peuvent présenter un risque pour la sécurité maritime, la santé ou l'environnement, elles devraient effectuer des évaluations ou des essais des équipements mis en cause. Si le risque est avéré, l'État membre devrait inviter l'opérateur économique concerné à **prendre les mesures correctives appropriées** , voire à retirer ou à rappeler les équipements concernés.

Normes relatives aux équipements marins : l'Union devrait veiller à ce que l'OMI et les organismes de normalisation définissent des normes internationales appropriées, notamment des spécifications techniques détaillées et des normes d'essai, pour les équipements marins dont l'utilisation ou l'installation à bord des navires est jugée nécessaire pour renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine. La Commission assurerait un suivi régulier de ces travaux.

Dans des circonstances exceptionnelles, la Commission pourrait adopter par voie d'actes délégués des spécifications techniques et des normes d' essai harmonisées pour un équipement marin spécifique, uniquement dans la mesure nécessaire pour remédier à une lacune ou à une anomalie grave en vue de mettre fin à une menace inacceptable pour la sécurité maritime, la santé ou l'environnement.

Partage d'expériences : la Commission devrait veiller à l'organisation des partages d'expériences entre les autorités nationales des États membres responsables de la politique de notification, en particulier en ce qui concerne la surveillance du marché. Elle devrait aussi veiller à ce qu'une coordination et une coopération s'établissent entre les organismes notifiés et soient encadrées sous la forme d'un groupe sectoriel d'organismes notifiés.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17.9.2014.

TRANSPOSITION : 18.9.2016.

APPLICATION : à partir du 18.9.2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués pour actualiser un élément non essentiel de la directive, lorsque de nouvelles normes sont disponibles. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une durée de **cinq ans à compter du 17 septembre 2014** . Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

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.

Équipements marins

2012/0358(COD) - 12/07/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Dominique RIQUET (PPE, FR) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application : pour des raisons de clarté juridique, les députés ont précisé que les équipements déjà mis à bord au moment de son entrée en vigueur ne devraient pas être couverts par la directive.

Évaluation de la conformité : les députés ont introduit un amendement dans le but de préciser que le processus d'évaluation de la conformité devrait incomber aux **organismes notifiés**.

Exigences relatives aux équipements marins : dans le cas d'une nouvelle construction, les États membres devraient utiliser la date de la pose de la quille ou celle à laquelle la construction du navire en est arrivée à un stade de construction équivalent comme date de référence pour déterminer les exigences qui sont applicables.

Dès lors que l'application d'une norme est rendue obligatoire, il devrait être possible de la consulter gratuitement.

Marque de la roue de gouvernail : la possibilité de compléter ou de remplacer la marque de la roue de gouvernail par des **étiquettes électroniques** devrait être davantage encouragée en ce qu'elle facilite les inspections des navires faisant escale dans les ports de l'Union et permet de lutter plus efficacement contre la contrefaçon.

Obligations des opérateurs économiques : afin de renforcer la clarté juridique pour les États membres et les entreprises et **éviter ainsi des interprétations divergentes** au moment de l'entrée en vigueur de la directive, certaines dispositions ont été précisées. C'est le cas notamment :

- de la durée de conservation de la documentation technique et de la déclaration UE de conformité : celles-ci devraient être conservées pour une durée de 10 ans ;
- de la durée d'autorisation de mise à bord d'équipements non conformes dans le cas d'une dérogation à des fins d'essai ou d'évaluation : l'autorisation devrait être limitée à la période considérée par l'Etat membre du pavillon comme étant nécessaire pour compléter le test et devrait être aussi courte que possible.

Les fabricants dont le siège n'est pas implanté sur le territoire d'un État membre de l'Union ou d'un pays de l'Espace économique européen indiquent le nom et les coordonnées de leur mandataire.

Surveillance du marché : les députés ont précisé que les mesures de surveillance de marché devraient rester **proportionnelles** au but recherché, en particulier en ce qui concerne les échantillonnages exigés par les États membres pour procéder à des contrôles.

Lorsque les autorités de surveillance d'un État membre considèrent que des équipements marins couverts par la directive peuvent présenter **un risque pour la sécurité maritime, l'environnement ou la santé**, celles-ci devraient effectuer une évaluation des équipements mis en cause. Si le risque est avéré, l'État membre devrait inviter l'opérateur économique concerné à prendre les mesures correctives appropriées, voire à retirer ou à rappeler les équipements concernés.

Actes délégués : les députés ont proposé **d'encadrer davantage la procédure** relative aux actes délégués à laquelle la Commission peut avoir recours pour modifier la liste des conventions internationales requérant l'agrément de l'État du pavillon pour les équipements à mettre à bord de navires battant son pavillon et pour mettre à jour les références aux normes européennes et internationales indiquées dans l'annexe III de la directive.

Pour chaque équipement marin dont les conventions internationales requièrent l'agrément par l'administration de l'État du pavillon, la Commission devrait désigner par des actes délégués les exigences de conception, de construction et de performance applicables et les normes d'essai prévues par les instruments internationaux.

Équipements marins

2012/0358(COD) - 15/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 598 voix pour, 18 contre et 13 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE.

Champ d'application : il est clarifié que la directive devrait s'appliquer aux équipements mis ou destinés à être mis à bord d'un navire de l'UE, indépendamment du fait que le navire se trouve ou non sur le territoire de l'Union au moment où les équipements sont installés à son bord.

Application : lorsqu'ils délivrent ou renouvellent les certificats des navires qui battent leur pavillon, ou y apposent un visa, ainsi que l'exigent les conventions internationales, les États membres devraient veiller à ce que les équipements marins à bord de ces navires soient **conformes aux exigences** de la directive.

Étiquette électronique : afin de faciliter la surveillance du marché et de prévenir la contrefaçon des équipements marins, les fabricants auraient la possibilité d'utiliser une forme fiable d'étiquette électronique pour remplacer ou compléter le marquage «barre à roue». La Commission devrait effectuer une analyse des coûts et bénéfices de l'utilisation de l'étiquette électronique.

La Commission pourrait adopter des actes délégués pour désigner les équipements marins pouvant bénéficier d'un étiquetage électronique et disposerait de compétences d'exécution pour **définir les critères techniques applicables** à la conception, au fonctionnement, à l'apposition et à l'utilisation des étiquettes électroniques.

Le marquage «barre à roue» pourrait être complété par une étiquette électronique dans un délai de **trois ans** ou être remplacé par une telle étiquette dans un délai de **cinq ans** à compter de la date d'adoption des critères techniques applicables.

Obligations des opérateurs économiques : afin de renforcer la clarté juridique pour les États membres et les entreprises, certaines dispositions ont été précisées :

- les fabricants et les mandataires devraient conserver la documentation technique et la déclaration UE de conformité pendant une période d'au moins **dix ans** après que le marquage «barre à roue» a été apposé ;
- les fabricants qui considèrent qu'un produit auquel ils ont apposé le marquage «barre à roue» n'est pas conforme aux exigences applicables en matière de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai devraient prendre sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire.

Un fabricant qui n'est pas établi sur le territoire d'au moins un État membre devrait désigner, par un mandat écrit, un mandataire pour l'Union et préciser dans le mandat le nom du mandataire et l'adresse à laquelle celui-ci peut être contacté.

Pendant une période d'au moins dix ans, après que le marquage «barre à roue» a été apposé, et en aucun cas pendant une période inférieure à la durée de vie prévue des équipements marins concernés, les opérateurs économiques devraient indiquer, sur demande, aux autorités de surveillance du marché, le nom: a) de tout opérateur économique qui leur a fourni un produit; b) de tout opérateur économique auquel ils ont fourni un produit.

Surveillance du marché : il est précisé que les infrastructures et programmes nationaux de surveillance du marché devaient tenir compte des spécificités du secteur des équipements marins, y compris des différentes procédures appliquées dans le cadre de l'évaluation de conformité, et notamment des responsabilités imposées à l'administration de l'État du pavillon par les conventions internationales.

Lorsque les autorités de surveillance d'un État membre considèrent que des équipements marins couverts par la directive peuvent présenter **un risque pour la sécurité maritime, la santé ou l'environnement**, elles devraient effectuer des évaluations ou des essais des équipements mis en cause. Si le risque est avéré, l'État membre devrait inviter l'opérateur économique concerné à prendre les mesures correctives appropriées, voire à retirer ou à rappeler les équipements concernés.

Normes relatives aux équipements marins : dans des circonstances exceptionnelles et si c'est nécessaire pour mettre fin à un risque inacceptable détecté pour la sécurité maritime, la santé ou l'environnement, en raison d'une lacune ou d'une anomalie grave entachant une norme existante pour un équipement marin spécifique, la Commission pourrait adopter par voie d'actes délégués des spécifications techniques et des normes d'essai harmonisées pour l'équipement marin en question, uniquement dans la mesure nécessaire pour remédier à la lacune ou à l'anomalie grave.

Partage d'expériences : la Commission devrait veiller à l'organisation des partages d'expériences entre les autorités nationales des États membres responsables de la politique de notification, en particulier en ce qui concerne la surveillance du marché. Elle devrait aussi veiller à ce qu'une coordination et une coopération appropriées s'établissent entre les organismes notifiés et soient encadrées sous la forme d'un groupe sectoriel d'organismes notifiés.

Enfin, lorsque des questions ayant trait à la directive, autres que des questions de mise en œuvre ou d'infractions, sont examinées au sein d'un groupe d'experts de la Commission, **le Parlement européen** devrait recevoir la totalité des informations et des documents et, le cas échéant, une invitation à assister à de telles réunions.