

E 5050

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 27 janvier 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 27 janvier 2010

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Projet de règlement (UE) de la Commission portant mise en oeuvre de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies.

5216/10.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

Bruxelles, le 13 janvier 2010 (14.01)

5216/10

MAR 1

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne,
Date de réception:	11 janvier 2010
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
Objet:	Projet de Règlement (UE) n° .../.. de la Commission portant mise en œuvre de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D006895/02.

p.j.: D006895/02



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

D006895/02

Projet de

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du [...]

Portant mise en œuvre de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies

Projet de

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du [...]

Portant mise en œuvre de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne et vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port¹, et notamment son article 10, paragraphe 3, et son article 27,

considérant ce qui suit:

- (1) Le respect des normes par les compagnies constitue l'un des paramètres génériques déterminant le profil de risque d'un bateau;
- (2) La vérification du respect par les compagnies des normes visées dans la directive 2009/16/CE suppose que lors de l'inspection d'un navire, les inspecteurs relèvent, le cas échéant, le numéro d'identification OMI attribué à la compagnie;
- (3) Afin d'évaluer le respect des normes par une compagnie, il convient de tenir compte du taux d'anomalie et d'immobilisation des bateaux de la flotte de la compagnie ayant fait l'objet d'une inspection dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après «le mémorandum de Paris»);
- (4) En ce qui concerne la méthode d'évaluation du respect des normes par les compagnies, il paraît indispensable de se fonder sur l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum de Paris;
- (5) La Commission doit faire appel à l'Agence européenne de sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil² pour publier la liste des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible sur un site internet public;

¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

² JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS).

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Identification des compagnies

Les États membres s'assurent que toute compagnie possède un numéro d'identification OMI lorsque le navire est soumis au code international de gestion de la sécurité visé au chapitre IX de la convention SOLAS.

Article 2
Méthode d'évaluation du respect des normes par les compagnies

1. La méthodologie et la formule décrites dans le présent règlement sont utilisées afin d'établir le respect des normes par les compagnies, tel que visé à l'annexe 1, partie I, paragraphe 1, points e) i) et e) ii), de la directive 2009/16/CE.
2. Le niveau de respect des normes par les compagnies est mis à jour quotidiennement et calculé en se basant sur les 36 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la directive 2009/16/CE. Dans le cas où moins de 36 mois se seraient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/16/CE, le calcul est réalisé en fonction des données disponibles.
3. Les compagnies sont classées en fonction de leur niveau de respect des normes: très faible, faible, moyen ou élevé.
4. Sans préjudice du paragraphe 3, une compagnie sera considérée comme ayant un niveau de respect des normes moyen:
 - s'il n'existe aucune donnée relative à des inspections réalisées sur sa flotte; ou bien
 - si elle n'est pas tenue d'avoir un numéro d'identification OMI.

Article 3
Publication de la liste des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible

1. La Commission est assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après «l'EMSA») pour publier régulièrement, sur un site web accessible au public, des informations relatives aux compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible, conformément à l'article 27 de la directive 2009/16/CE.
2. L'EMSA publie et met à jour quotidiennement les informations suivantes sur son site internet public:
 - la liste des compagnies dont le respect des normes au cours des 36 mois précédents a été très faible sur une période continue d'au moins trois mois,

- la liste des compagnies dont le respect des normes au cours des 36 mois précédents a été alternativement faible et très faible sur une période continue d'au moins trois mois,
- la liste des compagnies dont le respect des normes au cours des 36 mois précédents a été faible sur une période continue d'au moins six mois.

Article 4
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur à la date de mise en application visée à l'article 36, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2009/16/CE.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par la Commission
[...]
Le Président

ANNEXE
CRITÈRES DE RESPECT DES NORMES PAR LES COMPAGNIES

(visés à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2009/16/CE)

1. Indice d'immobilisation

L'indice d'immobilisation est le rapport entre le nombre de navires immobilisés sur l'ensemble de la flotte d'une compagnie et le nombre d'inspections pratiquées sur l'ensemble des navires de cette même flotte au cours des 36 derniers mois, comparé au rapport moyen d'immobilisation, au cours des trois dernières années calendrier, de l'ensemble des navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

L'indice d'immobilisation est dans la moyenne, supérieur à la moyenne ou inférieur à la moyenne, selon que le rapport se situe respectivement au même niveau (avec une marge de + ou - 2%), au-dessus ou en dessous du pourcentage moyen d'immobilisations dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

Indépendamment de tout autre résultat d'inspection, l'indice d'immobilisation d'une compagnie est automatiquement considéré comme au-dessus de la moyenne si l'un des navires de sa flotte a fait l'objet d'une mesure de refus d'accès au cours des 36 mois précédents.

2. Indice d'anomalies

L'indice d'anomalies est le rapport entre le total des points d'anomalie attribués à l'ensemble des navires constituant la flotte d'une compagnie et le nombre d'inspections pratiquées sur l'ensemble des navires de cette même flotte au cours des 36 derniers mois, comparé au rapport moyen d'anomalies sur l'ensemble des navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, au cours des trois dernières années calendrier.

Les anomalies répertoriées dans le recueil international de gestion de la sécurité (ci-après «le recueil ISM») comptent pour 5 points, toutes les autres anomalies comptant pour 1 point. La moyenne des rapports d'anomalies dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris est pondérée en prenant en considération l'occurrence moyenne par inspection des anomalies répertoriées dans le recueil ISM et l'occurrence moyenne de celles qui n'y figurent pas.

L'indice d'anomalies est dans la moyenne, supérieur à la moyenne ou inférieur à la moyenne, selon que le rapport se situe respectivement au même niveau (avec une marge de + ou - 2%), au-dessus ou en dessous de la moyenne pondérée d'anomalies relevées dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

3. Matrice de respect des normes par les compagnies

Indice d'immobilisation	Indice d'anomalies	Respect des normes par les compagnies
supérieur à la	supérieur à la	très faible

moyenne	moyenne	
supérieur à la moyenne	dans la moyenne	faible
supérieur à la moyenne	inférieur à la moyenne	
dans la moyenne	supérieur à la moyenne	
inférieur à la moyenne	supérieur à la moyenne	
dans la moyenne	dans la moyenne	moyen
dans la moyenne	inférieur à la moyenne	
inférieur à la moyenne	dans la moyenne	
inférieur à la moyenne	inférieur à la moyenne	élevé