



Bruxelles, le 8.5.2015
COM(2015) 195 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 789/2004 relatif au changement de registre
des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté**

{SWD(2015) 101 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 789/2004 relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté

1. INTRODUCTION

Le règlement (CE) n° 789/2004¹ relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers avait pour objectif d'actualiser et d'améliorer l'ancien règlement (CEE) n° 613/91². Contrairement à ce dernier, le règlement en vigueur prévoit le changement de registre des navires à passagers, fait explicitement référence à la législation de l'UE dans ce domaine et renforce la coopération entre les administrations maritimes nationales.

Les changements de registre font l'objet de plusieurs conventions et instruments de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que de la circulaire MSC/Circ.1.1140/MEPC/Circ.424. Dans l'Union, le règlement (CE) n° 789/2004 est applicable. Il a pour objet d'éliminer les obstacles techniques au transfert de navires de charge et navires à passagers battant pavillon d'un État membre entre les registres des États membres tout en garantissant, en même temps, un niveau élevé de sécurité des navires et de protection de l'environnement, en conformité avec les conventions internationales.

Il convient de souligner que la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon énonce, en ses articles 4 et 6 respectivement, les mesures à prendre par un État du pavillon avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon; la nécessité, pour un État du registre cédant, de fournir, en temps utile, les informations sur les anomalies du navire et les informations pertinentes en matière de sécurité; et les informations qui devraient être conservées par un État du pavillon et demeurer aisément accessibles au public. Un rapport de la Commission sur cette directive, adopté en 2013, relevait que la facilité d'accès aux informations et la transparence des données sur les performances des navires battant pavillon d'un État membre pourraient contribuer à faciliter le changement de registre des navires.

2. REGISTRES DES NAVIRES

Un registre des navires contient des informations sur les navires qui battent le pavillon de l'État en question (l'État du pavillon).

Certains États membres de l'Union européenne tiennent deux types de registres des navires:

- les registres nationaux: ces registres requièrent normalement que le capitaine, les officiers et, dans la plupart des cas, les membres d'équipage soient des ressortissants de l'État du pavillon et soient rémunérés conformément à la législation de cet État. Tous les États membres de l'UE ne suivent pas cette tradition, comme, par exemple, les pavillons maltais et chypriote;

¹ JO L 138 du 30.4.2004, p. 19.

² JO L 68 du 15.3.1991, p. 1.

³ COM(2013) 916 final.

- les seconds registres: les prescriptions susmentionnées ne s'appliquent pas à ce type de registres, dont certains peuvent également apporter des avantages fiscaux.

Le règlement (CE) n° 789/2004 n'opère aucune distinction entre ces deux types de registres.

Certains États membres appliquent un système d'inscription des navires au registre d'immatriculation au titre de bâtiment en affrètement coque nue, selon lequel un navire affrété depuis quelque temps peut être inscrit, par l'affréteur, au registre d'un autre État du pavillon, étant donné que l'affréteur possède le navire et qu'il peut décider s'il est dans son intérêt d'inscrire son navire au registre d'un autre État du pavillon tant qu'il en a la responsabilité. Un navire peut donc être inscrit aux registres de deux États.

3. CHANGEMENT DE REGISTRE

Le mécanisme de base du règlement est défini en son article 4. En principe, un État membre ne s'oppose pas, pour des raisons techniques découlant des conventions pertinentes⁴, à l'immatriculation d'un navire immatriculé dans un autre État membre si ce navire répond aux «prescriptions», est porteur de certificats en cours de validité et dispose d'équipements approuvés ou ayant fait l'objet d'une approbation de type conformément à la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins. Les «prescriptions» sont définies comme étant les prescriptions en matière de sécurité, de sûreté et de prévention de la pollution relatives à la construction et à l'équipement des navires fixées dans les conventions et, pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, celles fixées dans la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, qui procède à la refonte de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

La conclusion générale du présent rapport est qu'aucun problème particulier n'est survenu pendant la période de référence, à savoir 2006-2012. Le point 5 du présent rapport comporte plus de précisions à cet égard.

Il y a eu, au cours de la période de référence, de nombreux changements de registre. Le document de travail des services de la Commission qui accompagne le présent rapport [réf. SWD (2015)101] présente les statistiques relatives aux changements individuels de registre des navires (accueils et cessions) au cours de cette période.

4. INFORMATIONS UTILISEES POUR LE RAPPORT

Conformément à l'article 8 du règlement, et sur la base des informations fournies par les États membres, la Commission peut établir le présent rapport sur la situation générale.

Les données statistiques pour la période de référence 2006-2012 figurent dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne le présent rapport.

⁴ Pour plus de précisions, voir le point 5.1.

Les données fournies par les États membres sont complétées par des données externes provenant du système MARINFO de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), qui sont tirées de sources commerciales, afin de dresser l'état complet de la situation relative aux changements de registre entre États membres de l'UE, accompagné d'un aperçu des changements de registre avec des pays tiers (accueils et cessions).

Le document de travail des services de la Commission ci-joint répartit les données reçues en cinq annexes:

- l'annexe 1 fournit des informations détaillées sur les changements individuels de registre entre États membres;
- les annexes 2 à 4 présentent et résument sous forme de graphique les données reçues des États membres de l'UE;
- l'annexe 5 dresse la liste des 10 premiers registres de l'UE en termes de changements de registre avec des pays tiers (accueils et cessions). Cette liste découle de données externes provenant du système MARINFO de l'AESM, qui sont tirées de sources commerciales, afin de dresser l'état complet de la situation relative aux changements de registre entre États membres de l'UE, accompagné d'un aperçu des changements de registre avec des pays tiers (accueils et cessions).

Les données statistiques fournies par 20 États membres de l'UE⁵ sont venues alimenter le document de travail des services de la Commission. Pour ce qui est des États du pavillon n'ayant transmis aucune donnée statistique, y compris des États importants comme Chypre, l'Italie ou le Royaume-Uni, la Commission suivra activement la transmission des données manquantes.

5. SITUATION ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

5.1. Application de l'article 4 en ce qui concerne le changement de registre d'un navire entre États membres de l'UE

Conformément à l'article 4, un État membre ne peut s'opposer à l'immatriculation d'un navire pour des raisons techniques découlant de trois grandes conventions de l'OMI et leurs protocoles respectifs (SOLAS⁶, MARPOL⁷, la convention de Londres de 1969 sur le jaugeage⁸ et les codes connexes). Cet article prévoit que l'État membre du registre cédant fournit ou met à la disposition de l'État membre du registre d'accueil, ou de l'organisme agréé agissant en son nom, toutes les informations pertinentes sur le navire, y compris, le cas échéant, une liste des améliorations exigées par le registre cédant. L'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, peut, dans un délai raisonnable, soumettre le navire à une inspection destinée à confirmer que l'état réel du navire et son équipement correspondent aux certificats et, si nécessaire, donner au propriétaire du navire une possibilité raisonnable de rectifier les anomalies.

⁵ AT, BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, LV, LUX, MT, PT, RO, SE, SL.

⁶ Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

⁷ Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978.

⁸ Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Les informations qui ont été transmises à la Commission n'ont pas révélé de difficultés dans ces changements de registre. Certains États membres ont toutefois souligné que des difficultés pourraient survenir dans les cas où les conventions laissent une certaine marge d'appréciation quant à leur interprétation.

Évaluation de la Commission

La Commission prend note du fait qu'aucune difficulté particulière n'a été signalée. Les questions relatives à l'article 6 du règlement, qui a trait notamment aux différences d'interprétation, sont examinées ci-dessous.

5.2. Application de l'article 5 en ce qui concerne la délivrance des certificats

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, l'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, délivre au navire des certificats dans des conditions de délivrance identiques à celle du pavillon de l'État membre du registre cédant, pour autant que subsistent les motifs qui ont conduit à l'imposition des conditions ou à l'octroi d'une exemption ou d'une dérogation. Par ailleurs, l'article 5, paragraphe 2, prévoit que, lors du renouvellement, de la prorogation ou de la révision des certificats, l'État membre du registre d'accueil, ou l'organisme agréé agissant en son nom, s'abstient d'imposer des prescriptions autres que celles prévues initialement, pour autant qu'elles soient restées inchangées pour les navires existants.

La majorité des États membres n'ont pas mentionné de problème dans leur rapport. Pour ce qui est des navires plus anciens, un État membre a souligné qu'il était difficile, voire impossible, d'obtenir toutes les informations pertinentes qui servent de base à la délivrance du certificat d'un navire. Cependant, ce cas de figure ne concerne essentiellement que les navires immatriculés avant l'entrée en vigueur de la directive 96/98/CE relative aux équipements marins.

Évaluation de la Commission

La Commission prend note du fait que la plupart des États membres n'ont pas signalé de difficulté particulière dans la délivrance des certificats en conformité avec le règlement.

5.3. Application de l'article 6 en ce qui concerne le refus de changement de registre et l'interprétation

Conformément à l'article 6, l'État membre du registre d'accueil notifie immédiatement à la Commission (1) tout refus de délivrer un certificat lors du changement de registre d'un navire pour des raisons fondées sur des divergences d'interprétation des prescriptions de la convention ou (2) tout refus d'autoriser l'immatriculation d'un navire pour des raisons tenant à des risques graves pour la sécurité, la sûreté ou l'environnement. Dans le premier cas, et lorsque les deux États membres concernés ne sont pas parvenus à s'accorder, la Commission doit prendre une décision conformément à la procédure de comité visée à l'article 7 du règlement. Dans le second cas, la question doit également être soumise à la Commission, qui décide de confirmer ou non la décision de ne pas immatriculer le navire. De nouveau, la procédure prévue à l'article 7 s'applique.

Aucun État membre n'a indiqué avoir dû recourir aux dispositions de l'article 6, ou avoir eu l'intention de le faire.

Évaluation de la Commission

L'absence générale de toute saisine de la Commission par les États membres ou de toute plainte des propriétaires de navires laisse penser que les États membres ont été en mesure de résoudre les problèmes rencontrés.

5.4. Lien éventuel avec la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

Compte tenu du lien entre les articles 4 et 6 de la directive 2009/21/CE et l'objet du règlement (CE) n° 789/2004, la Commission a demandé aux États membres de l'UE s'ils jugeaient utile de regrouper ces deux actes en un seul instrument législatif. Les réponses n'étaient pas claires. Si certains États membres se sont montrés favorables à cette mesure, d'autres n'en voyaient pas l'utilité ou n'ont pas exprimé d'avis sur la question. Un État membre a même soulevé des objections à l'encontre de toute nouvelle initiative législative et a invoqué le risque que cela puisse créer de nouvelles incertitudes. Un autre État membre estimait qu'il serait utile d'inclure la circulaire MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 de l'OMI du 20 décembre 2004 sur le transfert de navires entre États. La Commission pourrait donc se pencher plus avant sur les avantages d'une telle consolidation.

Évaluation de la Commission

La Commission pourrait envisager de consolider les instruments juridiques appropriés, sur la base d'une évaluation plus approfondie des avantages qu'une telle consolidation pourrait présenter.

6. ÉVALUATION GÉNÉRALE DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (CE) N° 789/2004

Sur la base des informations dont dispose la Commission, la mise en œuvre du règlement ne semble poser aucun problème.