

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFLZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Brussels, June 1980

DRAFT DIRECTIVE ON ENFORCEMENT OF SHIPPING SAFETY ON SHIPS USING
MEMBER STATE PORTS (1)

The Commission agreed at its meeting on 25 June on a proposal from Mr Burke to forward to the Council a proposed Directive setting up procedures under which the Member States would have the task of identifying sub-standard ships visiting their ports, inspecting them and requiring deficiencies to be remedied before leaving the Community.

The Directive would organise, harmonise and optimise the use made by the Member States of the powers which countries have under the international IMCO and ILO Conventions on shipping safety and pollution prevention to ensure that shipping using their ports meets the technical standards laid down in the Conventions on such matters as construction, safety and navigational equipment, overloading and pollution prevention. At present the use of these powers by port states is optional; the Directive would for the first time require the Member States as port States to make full use of these powers.

The proposed Directive covers ships to which one or more of the principal shipping safety and pollution prevention Conventions applies and which are registered in a state other than the Member State whose port they are visiting. Each Member State would therefore enforce the provisions of the Conventions in respect of ships of all flags but its own. (Each Member State is of course also responsible, as flag state, for ensuring that its own ships are up to standard, but flag state enforcement is not the subject of the present proposal.)

Ships entering a Community port would be required to deposit with the authorities of the Member State concerned a declaration about the official ship's and crew's certificates and other documents carried. The Member State would examine these papers themselves on board ship to the extent that consideration of shipping safety and pollution prevention required this. In addition, incoming ships would themselves be required to inform the authorities of any deficiencies or incidents likely to affect safety; and a pilot learning of any such deficiencies would also report them.

Whenever a Member State found that a certificate was invalid or had clear grounds for believing that the condition of the ship or its crewing arrangements did not meet the requirements of one of the Conventions, it would carry out an inspection. "Clear grounds" might be, for example, a report or complaint, or an apparent deficiency noticed by the inspector while he was on board checking certificates. If, in turn, the inspection confirmed or revealed a deficiency in relation to the requirements of a Convention, this would have to be rectified and the ship detained if necessary meanwhile.

¹ COM (80) 360 final

The draft Directive also provides for the Council to decide on the establishment of a shipping information system designed to give Member States up-to-date useful information about ships approaching their ports. The information might be held centrally on a computer and might consist of basic information about each ship together with a record of any previous inspections carried out in a Member State port.

Under the Directive the Member States would examine at intervals whether they were making the best possible use of classification societies established in the Community and members of the European Association of Classification Societies in order to maximise the skilled resources available for port state enforcement.

Finally, the draft Directive envisages that the Commission would negotiate similar enforcement procedures with other European countries, such as Norway and Sweden, in order to extend as widely as possible the area of Europe in which port state enforcement of shipping safety and pollution prevention rules was stepped up.

This proposal occupies in the Commission's view a central place in the series of measures which the Community has adopted in the field of shipping safety and pollution prevention since the "Amoco Cadiz" disaster over two years ago. Because of the importance of the Community as a trading power, its ports are visited by ships of all nations. Some of this shipping is sub-standard; the Directive would require the Member States to identify these ships and have them put right. The aim should be to make the Community, and further afield, an area which sub-standard shipping would avoid.

*
* *

NOTE: This proposal is distinct from and complementary to the proposal of Vice-President Natali on combatting hydrocarbon pollution which was also agreed on 25 June. The primary purpose of Mr Natali's proposal is to prevent and combat pollution while the primary purpose of Mr Burke's proposal is to prevent shipping accidents.

Both proposals envisage that lists of ships should be maintained: in the case of the proposal on pollution, a list of tankers, and in the case of the present proposal, a wider list including tankers.

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

INFORMATION **LIBRARY**
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Bruxelles, juin 1980

PROPOSITION DE DIRECTIVE CONCERNANT L'APPLICATION AUX NAVIRES
UTILISANT LES PORTS DES ETATS MEMBRES DE NORMES RELATIVES A LA
SECURITE DES TRANSPORTS (1)

Lors de sa réunion du 25 juin, la Commission est convenue, sur proposition de M. Burke, d'adresser au Conseil une proposition de directive fixant les procédures au titre desquelles les Etats membres seraient tenus d'identifier les navires inférieurs aux normes faisant escale dans leurs ports, de les inspecter et d'exiger d'eux qu'ils se mettent en règle avant de quitter la Communauté.

La directive organise, harmonise et optimalise le recours par les Etats membres aux pouvoirs que confèrent aux pays signataires les conventions internationales de l'OMCI et de l'BIT en matière de sécurité des transports maritimes et de prévention de la pollution, pour garantir que les navires faisant escale dans leurs ports répondent aux normes techniques fixées par lesdites conventions dans les domaines comme la construction, les équipements de sécurité et de navigation, la surcharge et la prévention de la pollution. Actuellement, le recours à ces pouvoirs par les Etats du port est facultatif; la directive oblige pour la première fois les Etats membres, en tant qu'Etats du port, à faire pleinement usage des dits pouvoirs.

La directive proposée (COM(80)360 final) vise les navires auxquels s'applique une ou plusieurs des principales conventions en matière de sécurité des transports maritimes et de prévention de la pollution et qui sont immatriculés dans un Etat autre que l'Etat membre dans le port duquel ils font escale. Chaque Etat membre appliquera donc les dispositions des conventions aux navires battant tout pavillon, à l'exception du sien. (Chaque Etat membre est évidemment tenu, en tant qu'Etat du pavillon, de veiller à ce que ses propres navires répondent aux normes, mais l'application des normes par l'Etat du pavillon ne fait pas l'objet de la proposition considérée).

Les navires faisant escale dans un port communautaire seront tenus de remettre aux autorités de l'Etat membre concerné une déclaration relative aux certificats officiels du navire et de l'équipage ainsi qu'aux autres documents détenus. L'Etat membre examinera ces documents à bord du navire dans la mesure où la sécurité des transports maritimes et la prévention de la pollution l'exigent. En outre, les navires arrivant dans les ports communautaires seront tenus d'informer les autorités de toute défectuosité ou de tout incident susceptible de compromettre la sécurité; tout pilote apprenant l'existence d'une telle défectuosité devra la signaler.

(1) COM (80) 360

Lorsque les autorités compétentes d'un Etat membre constateront qu'un certificat n'est pas valide ou lorsqu'elles auront des raisons claires de croire que l'état du navire ou la situation de l'équipage ne répondent pas aux exigences d'une des conventions, elles inspecteront ou feront inspecter le navire. Des "raisons claires" pourront être, par exemple, un rapport, une plainte, ou encore une défectuosité apparente constatée par l'inspecteur lorsqu'il est à bord pour vérifier les certificats.

Si l'inspection confirme ou révèle une insuffisance en rapport avec les dispositions d'une convention, cette insuffisance doit être corrigée et en attendant le navire est immobilisé si nécessaire.

La proposition de directive invite aussi le Conseil à se prononcer sur la mise en place d'un système d'information maritime destiné à fournir aux Etats membres des informations utiles et à jour sur les navires qui font route vers leurs ports. Les informations pourraient alimenter un ordinateur central et comprendre des informations de base sur chaque navire, ainsi qu'un relevé de toutes les inspections antérieures effectuées dans les ports des Etats membres.

En application de la directive, les Etats membres vérifieront à intervalles réguliers s'ils font la meilleure utilisation possible de l'aide des sociétés de classification établies dans la Communauté et qui sont membres de l'Association européenne des sociétés de classification, afin de tirer parti au maximum des compétences disponibles pour l'exercice de leurs activités de contrôle en qualité d'Etats du port.

Enfin, le projet de directive autorise la Commission à négocier des procédures de contrôle équivalentes avec d'autres pays européens tels que la Norvège et la Suède en vue d'élargir le plus possible la zone d'Europe où est renforcée l'application par l'Etat du port des activités de contrôle de la sécurité des transports maritimes et de la prévention de la pollution.

La Commission estime que sa proposition occupe une place centrale dans la série des mesures adoptées par la Communauté dans le domaine de la sécurité des transports maritimes et de la prévention de la pollution depuis le désastre de l'Amoco Cadiz survenu il y a deux ans. Etant donné l'importance de la Communauté en tant que puissance commerciale, ses ports sont fréquentés par des navires de tous les pays. Certains de ces navires sont inférieurs aux normes; en vertu de cette directive, les Etats membres devront identifier ces navires et les obliger à se mettre en règle. Le but est de faire de la Communauté une région que les navires inférieurs aux normes éviteront.

* *

*

Note : Cette proposition est distincte de la proposition du Vice-président Natali sur la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, adoptée le 25 juin; elle la complète. Le but principal de la proposition de M. Natali est de prévenir la pollution et de lutter contre elle, tandis que l'objectif primordial de la proposition de M. Burke est de prévenir les accidents maritimes.

Les deux propositions prévoient le maintien de listes de navires : dans le cas de la proposition sur la pollution, une liste de navires-citernes et, dans le cas de la présente proposition, une liste plus complète incluant des navires-citernes.