



Sommaire

I Actes législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (UE) 2017/2107 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 établissant des mesures de gestion, de conservation et de contrôle applicables dans la zone de la convention de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) et modifiant les règlements du Conseil (CE) n° 1936/2001, (CE) n° 1984/2003 et (CE) n° 520/2007 1

DIRECTIVES

- ★ Directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽¹⁾ 40
- ★ Directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres 52
- ★ Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil ⁽¹⁾ 61

Rectificatifs

- ★ Rectificatif au règlement (UE) n° 98/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 sur la commercialisation et l'utilisation de précurseurs d'explosifs (JO L 39 du 9.2.2013) 78

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2017/2107 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 novembre 2017

établissant des mesures de gestion, de conservation et de contrôle applicables dans la zone de la convention de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) et modifiant les règlements du Conseil (CE) n° 1936/2001, (CE) n° 1984/2003 et (CE) n° 520/2007

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif de la politique commune de la pêche (PCP), tel qu'il est défini dans le règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, est de garantir une exploitation des ressources biologiques de la mer assurant la durabilité à long terme sur les plans environnemental, économique et social.
- (2) Par la décision 98/392/CE du Conseil ⁽⁴⁾, l'Union a approuvé la convention des Nations unies sur le droit de la mer, qui contient, notamment, des principes et des règles concernant la conservation et la gestion des ressources biologiques de la mer. Dans le cadre de ses obligations internationales plus larges, l'Union participe aux efforts déployés dans les eaux internationales pour conserver les stocks halieutiques.
- (3) Conformément à la décision 86/238/CEE du Conseil ⁽⁵⁾, l'Union est partie contractante à la convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ci-après dénommée «convention CICTA») depuis le 14 novembre 1997.

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 142.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 3 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil (JO L 354 du 28.12.2013, p. 22).

⁽⁴⁾ Décision 98/392/CE du Conseil du 23 mars 1998 concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention (JO L 179 du 23.6.1998, p. 1).

⁽⁵⁾ Décision 86/238/CEE du Conseil du 9 juin 1986 relative à l'adhésion de la Communauté à la convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique, amendée par le protocole annexé à l'acte final de la conférence des plénipotentiaires des États parties à la convention signé à Paris le 10 juillet 1984 (JO L 162 du 18.6.1986, p. 33).

- (4) La convention CICTA met en place un cadre pour la coopération régionale en matière de conservation et de gestion des thonidés et espèces voisines de l'océan Atlantique et des mers adjacentes par le biais de la création de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA).
- (5) La CICTA a autorité pour adopter des décisions obligatoires (recommandations) en matière de conservation et de gestion des pêcheries relevant de sa compétence, lesquelles sont contraignantes pour les parties contractantes. Ces recommandations sont essentiellement adressées aux parties contractantes à la convention CICTA, mais comportent aussi des obligations à l'égard des opérateurs privés (par exemple les capitaines de navires). Les recommandations de la CICTA entrent en vigueur six mois après leur adoption et, en ce qui concerne l'Union, elles doivent être mises en œuvre dans le droit de l'Union dès que possible.
- (6) Un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾ prévoira que ledit règlement devra s'appliquer sans préjudice des dispositions du droit de l'Union mettant en œuvre des dispositions adoptées par les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) auxquelles l'Union est partie contractante.
- (7) La dernière mise en œuvre des recommandations de la CICTA en matière de conservation et d'exécution a été faite par les règlements du Conseil (CE) n° 1936/2001 ⁽²⁾ et (CE) n° 520/2007 ⁽³⁾.
- (8) La recommandation de la CICTA concernant un programme pluriannuel de rétablissement des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée a été mise en œuvre par le règlement (UE) 2016/1627 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾. Le présent règlement ne couvre pas ce programme pluriannuel de rétablissement.
- (9) Lors de la mise en œuvre de ces recommandations, l'Union et les États membres devraient s'efforcer de promouvoir les activités de pêche côtière et l'utilisation d'engins et de techniques de pêche qui soient sélectifs et aient des incidences réduites sur l'environnement, y compris les engins et techniques utilisés dans la pêche traditionnelle et artisanale, afin de contribuer à garantir un niveau de vie équitable pour les économies locales.
- (10) La législation de l'Union devrait s'en tenir à mettre en œuvre les recommandations de la CICTA, afin de garantir l'équité entre pêcheurs de l'Union et des pays tiers et de permettre l'acceptation des règles par tous.
- (11) Les actes délégués et les actes d'exécution prévus dans le présent règlement devraient être sans préjudice de la mise en œuvre des futures recommandations de la CICTA dans le droit de l'Union par le biais de la procédure législative ordinaire.
- (12) Afin de rapidement mettre en œuvre dans le droit de l'Union les futures modifications apportées aux recommandations de la CICTA, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des annexes du présent règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽⁵⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (13) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1936/2001 du Conseil du 27 septembre 2001 établissant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche de certains stocks de poissons grands migrateurs (JO L 263 du 3.10.2001, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 520/2007 du Conseil du 7 mai 2007 prévoyant des mesures techniques de conservation pour certains stocks de grands migrateurs et abrogeant le règlement (CE) n° 973/2001 (JO L 123 du 12.5.2007, p. 3).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2016/1627 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif à un programme pluriannuel de rétablissement des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée et abrogeant le règlement (CE) n° 302/2009 du Conseil (JO L 252 du 16.9.2016, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (14) Pour garantir le respect de la PCP, l'Union a adopté des actes législatifs afin d'établir un régime de contrôle, d'inspection et d'exécution, comprenant la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). En particulier, le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil ⁽¹⁾ institue un régime de contrôle, d'inspection et d'exécution au niveau de l'Union comprenant une approche globale et intégrée de façon à garantir le respect de toutes les règles de la PCP. Le règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 de la Commission ⁽²⁾ précise les modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009. Le règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil ⁽³⁾ établit un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche INN. Ces règlements mettent déjà en œuvre un certain nombre de dispositions prévues par les recommandations de la CICTA. Il n'est donc pas nécessaire d'intégrer ces dispositions dans le présent règlement.
- (15) Les recommandations de la CICTA, lues en liaison avec les règles applicables énoncées dans le règlement (CE) n° 1224/2009, permettent aux grands palangriers pélagiques de transborder en mer dans les eaux en dehors de l'Union à l'intérieur de la zone de la convention CICTA. Toutefois, l'Union devrait aborder cette question de façon exhaustive et systématiquement dans le cadre des ORGP afin d'étendre à l'ensemble des eaux l'interdiction de transborder en mer dans les eaux de l'Union.
- (16) L'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1380/2013 a introduit une obligation de débarquement qui s'applique depuis le 1^{er} janvier 2015 aux petites et grandes pêcheries pélagiques, aux pêcheries à des fins industrielles et aux pêcheries ciblant le saumon dans la mer Baltique. Toutefois, en vertu de l'article 15, paragraphe 2, dudit règlement, l'obligation de débarquement s'applique sans préjudice des obligations internationales de l'Union, telles que celles résultant des recommandations de la CICTA. En vertu de cette même disposition, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués aux fins de transposer ces obligations internationales dans le droit de l'Union, y compris notamment les dérogations à l'obligation de débarquement. En conséquence, dans certaines petites et grandes pêcheries pélagiques et pêcheries à des fins industrielles, les rejets sont autorisés dans certaines situations prévues dans le règlement délégué (UE) 2015/98 de la Commission ⁽⁴⁾.
- (17) Le règlement (CE) n° 1984/2003 du Conseil ⁽⁵⁾ établit des programmes de document statistique pour l'espadon et pour le thon obèse conformément aux dispositions de la CICTA en la matière. Étant donné que de nouvelles dispositions sur les programmes statistiques ont été adoptées par la CICTA en ce qui concerne le transbordement en mer, il convient de modifier le règlement (CE) n° 1984/2003 de manière à mettre en œuvre ces dispositions dans le droit de l'Union.
- (18) De nombreuses recommandations de la CICTA ont changé ou ont été abrogées au cours des dernières années. Par conséquent, pour des raisons de clarté, de simplification et de sécurité juridique, il convient de modifier les règlements (CE) n° 1936/2001 et (CE) n° 520/2007,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des dispositions en matière de gestion, de conservation et de contrôle applicables aux activités de pêche des espèces de poissons grands migrateurs gérées par la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA).

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 847/96, (CE) n° 2371/2002, (CE) n° 811/2004, (CE) n° 768/2005, (CE) n° 2115/2005, (CE) n° 2166/2005, (CE) n° 388/2006, (CE) n° 509/2007, (CE) n° 676/2007, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1300/2008, (CE) n° 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1627/94 et (CE) n° 1966/2006 (JO L 343 du 22.12.2009, p. 1).

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 de la Commission du 8 avril 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche (JO L 112 du 30.4.2011, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, modifiant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 et (CE) n° 601/2004 et abrogeant les règlements (CE) n° 1093/94 et (CE) n° 1447/1999 (JO L 286 du 29.10.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement délégué (UE) 2015/98 de la Commission du 18 novembre 2014 relatif à la mise en œuvre des obligations internationales de l'Union, telles que visées à l'article 15, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil, conformément à la Convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique et à la Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (JO L 16 du 23.1.2015, p. 23).

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 1984/2003 du Conseil du 8 avril 2003 instituant dans la Communauté un régime d'enregistrement statistique relatif à l'espadon et au thon obèse (JO L 295 du 13.11.2003, p. 1).

*Article 2***Champ d'application**

Le présent règlement s'applique:

- a) aux navires de pêche de l'Union et aux navires de l'Union pratiquant la pêche récréative, qui opèrent dans la zone de la convention CICTA et, dans le cas des transbordements, également en dehors de la zone de la convention CICTA s'ils transbordent des espèces capturées dans cette zone;
- b) aux navires de pays tiers qui sont inspectés dans les ports des États membres et qui transportent des espèces couvertes par la CICTA ou des produits de la pêche provenant de ces espèces qui n'ont pas été préalablement débarqués ou transbordés dans des ports;
- c) aux navires de pêche de pays tiers et aux navires de pays tiers pratiquant la pêche récréative qui opèrent dans les eaux de l'Union.

*Article 3***Lien avec d'autres actes de l'Union**

Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions établies dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾ et dans le règlement (UE) 2016/1627.

Les mesures prévues par le présent règlement s'appliquent en plus de celles prévues par les règlements (CE) n° 1005/2008 et (CE) n° 1224/2009.

*Article 4***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «espèces couvertes par la CICTA»: les espèces figurant à l'annexe I;
- 2) «thonidés tropicaux»: le thon obèse, l'albacore et le listao;
- 3) «navire de pêche»: tout navire équipé en vue de l'exploitation commerciale des ressources biologiques de la mer ou toute madrague pour la pêche au thon rouge;
- 4) «navire de capture»: un navire de pêche utilisé pour la capture de ressources biologiques de la mer;
- 5) «navire de pêche de l'Union»: un navire de pêche battant pavillon d'un État membre et immatriculé dans l'Union;
- 6) «autorisation de pêche»: une autorisation délivrée au bénéfice d'un navire de pêche de l'Union auquel elle confère le droit d'exercer des activités de pêche spécifiques pendant une période déterminée, dans une zone donnée ou pour une pêcherie donnée, sous certaines conditions;
- 7) «autorisation de pêche spéciale»: une autorisation délivrée au bénéfice d'un navire de pêche de l'Union auquel elle confère le droit d'exercer des activités de pêche spécifiques avec des engins spécifiques pendant une période déterminée, dans une zone donnée ou pour une pêcherie donnée, sous certaines conditions;
- 8) «transbordement»: le déchargement sur un autre navire d'une partie ou de la totalité des produits de la pêche se trouvant à bord d'un navire;
- 9) «pêche récréative»: les activités de pêche non commerciales exploitant les ressources biologiques de la mer à des fins récréatives, touristiques ou sportives;
- 10) «données de tâche I»: les données définies comme tâche I par la CICTA dans le «Manuel d'opérations pour les statistiques et l'échantillonnage des thonidés et espèces voisines dans l'océan Atlantique»;
- 11) «données de tâche II»: les données définies comme tâche II par la CICTA dans le «Manuel d'opérations pour les statistiques et l'échantillonnage des thonidés et espèces voisines dans l'océan Atlantique»;
- 12) «PCC»: les parties contractantes à la convention CICTA et les parties, entités ou entités de pêche non contractantes coopérantes;
- 13) «zone de la convention CICTA»: toutes les eaux de l'océan Atlantique et des mers adjacentes;

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

- 14) «accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable»: un accord international au sens de l'article 4, paragraphe 1, point 37), du règlement (UE) n° 1380/2013;
- 15) «longueur du navire»: la distance mesurée en ligne droite de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe;
- 16) «grand palangrier pélagique»: un palangrier pélagique d'une longueur hors tout supérieure à 24 mètres;
- 17) «grand navire de pêche»: un navire de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres;
- 18) «grand navire de capture»: un navire de capture d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres;
- 19) «registre CICTA des grands navires de pêche»: la liste, dressée par le secrétariat de la CICTA, des grands navires de pêche autorisés à cibler des espèces couvertes par la CICTA dans la zone de la convention CICTA;
- 20) «navire d'appui»: un navire autre qu'une embarcation transportée à bord qui n'est pas équipé d'un engin de pêche opérationnel et qui facilite, assiste ou prépare les activités de pêche, y compris en ravitaillant un navire de capture;
- 21) «navire de charge»: un navire d'appui participant aux opérations de transbordement et recevant des espèces couvertes par la CICTA à partir d'un grand palangrier pélagique;
- 22) «registre CICTA des navires de charge»: la liste, dressée par le secrétariat de la CICTA, des navires autorisés à recevoir des transbordements en mer à partir des grands palangriers pélagiques dans la zone de la convention CICTA;
- 23) «registre CICTA des navires autorisés de thonidés tropicaux»: la liste, dressée par le secrétariat de la CICTA, des grands navires de pêche autorisés à pêcher, à détenir à bord, à transborder, à transporter, à transformer ou à débarquer des thonidés tropicaux dans la zone de la convention CICTA;
- 24) «dispositif de concentration des poissons» (DCP): tout équipement qui flotte à la surface de la mer et est déployé dans le but d'attirer des poissons;
- 25) «pêche INN»: les activités de pêche au sens de l'article 2, point 1), du règlement (CE) n° 1005/2008;
- 26) «liste INN de la CICTA»: une liste de navires qui sont considérés par la CICTA comme participant à des activités de pêche INN;
- 27) «palangre»: un engin de pêche constitué d'une ligne principale à laquelle sont rattachées des lignes secondaires (avançons) garnies de nombreux hameçons et dont la longueur ainsi que l'espacement varient selon l'espèce cible;
- 28) «senne coulissante»: tout filet tournant dont le fond se resserre au moyen d'un filin qui chemine le long du bourrelet par une série d'anneaux et permet ainsi au filet de coulisser et de se refermer;
- 29) «hameçon»: un tronçon courbe et pointu de fil d'acier.

TITRE II

MESURES DE GESTION, DE CONSERVATION ET DE CONTRÔLE CONCERNANT CERTAINES ESPÈCES

CHAPITRE I

Thonidés tropicaux

Article 5

Limitation du nombre de grands navires de capture de l'Union ciblant le thon obèse

Le nombre de grands navires de capture de l'Union ciblant le thon obèse dans la zone de la convention CICTA et leur capacité totale exprimée en tonnage brut (TB) sont déterminés:

- a) conformément au nombre moyen et à la capacité exprimée en TB correspondant aux navires de capture de l'Union ciblant le thon obèse dans la zone de la convention CICTA durant la période 1991-1992; et
- b) sur la base de la limitation du nombre de navires de capture de l'Union ciblant le thon obèse en 2005, tel qu'il a été notifié à la CICTA le 30 juin 2005.

*Article 6***Autorisations spécifiques pour les grands navires de capture de thonidés tropicaux et pour les navires d'appui**

1. Les États membres délivrent des autorisations, conformément aux dispositions du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾, aux grands navires de capture battant leur pavillon pour pêcher des thonidés tropicaux dans la zone de la convention CICTA.
2. Les États membres délivrent des autorisations aux navires d'appui battant leur pavillon utilisés pour tout type d'appui aux navires visés au paragraphe 1.

*Article 7***Registre CICTA des navires autorisés de thonidés tropicaux**

1. Les États membres notifient à la Commission, sans tarder et au plus tard dans un délai de trente jours, tout événement nécessitant un ajout, une radiation ou une modification dans le registre CICTA des navires autorisés de thonidés tropicaux. La Commission communique ces informations au secrétariat de la CICTA, sans tarder et au plus tard dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la date d'un tel événement.
2. Les grands navires de pêche ne figurant pas dans le registre CICTA des navires autorisés de thonidés tropicaux ne sont pas autorisés à pêcher, détenir à bord, transborder, transporter, transférer, transformer ou débarquer des thonidés tropicaux provenant de la zone de la convention CICTA. L'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1380/2013 ne s'applique pas.

*Article 8***Liste des navires pêchant des thonidés tropicaux au cours d'une année donnée**

Au plus tard le 30 juin de chaque année, les États membres communiquent à la Commission la liste des navires autorisés battant leur pavillon qui ont pêché des thonidés tropicaux dans la zone de la convention CICTA au cours de l'année civile précédente. Au plus tard le 31 juillet de chaque année, la Commission notifie à la CICTA les listes transmises par les États membres.

*Article 9***Plans de gestion pour les dispositifs de concentration des poissons**

1. En ce qui concerne les senneurs à senne coulissante et les canneurs pêchant des thonidés tropicaux en association avec des dispositifs de concentration des poissons (DCP), les États membres présentent à la Commission, au plus tard le 31 décembre de chaque année, des plans de gestion concernant l'utilisation de ces DCP par les navires battant leur pavillon. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard le 31 janvier de l'année suivante.
2. Les objectifs des plans de gestion visés au paragraphe 1 sont les suivants:
 - a) améliorer les connaissances sur les caractéristiques des DCP, les caractéristiques des bouées, la pêche sous DCP, y compris l'effort de pêche, et les incidences associées sur les espèces ciblées et non ciblées;
 - b) gérer efficacement le déploiement et la récupération des DCP et des balises, ainsi que leur perte potentielle;
 - c) réduire et limiter les incidences des DCP et de la pêche sous DCP sur l'écosystème, y compris, le cas échéant, en agissant sur les différentes composantes de la mortalité par pêche (par exemple nombre de DCP déployés, y compris le nombre d'opérations de pêche sous DCP par les senneurs à senne coulissante, capacité de pêche, nombre de navires d'appui).
3. Les plans de gestion visés au paragraphe 1 contiennent les informations mentionnées à l'annexe II.
4. Les États membres veillent à ce que 500 balises instrumentales au maximum soient actives simultanément pour chaque senneur à senne coulissante battant leur pavillon et pêchant des thonidés tropicaux en association avec des DCP.

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

*Article 10***Exigences relatives aux DCP**

1. Les DCP satisfont aux exigences suivantes:
 - a) la structure superficielle du DCP n'est pas couverte ou est couverte uniquement d'un matériau présentant un risque minimal d'emmêlement des espèces non ciblées; et
 - b) les éléments de subsurface sont exclusivement composés d'un matériau non emmêlant pour les espèces non ciblées.
2. Lors de la conception des DCP, l'emploi de matériaux biodégradables est, si possible, privilégié en vue de l'élimination progressive des DCP non biodégradables d'ici à 2018.
3. Les États membres font rapport à la Commission, dans le cadre du rapport annuel visé à l'article 71, sur les mesures prises pour assurer le respect des paragraphes 1 et 2 du présent article. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA.

*Article 11***Informations sur les DCP communiquées par les navires**

1. Pour chaque déploiement d'un DCP, les senneurs à senne coulissante et canneurs de l'Union ainsi que les navires d'appui de l'Union recueillent et communiquent les informations et données suivantes:
 - a) position du DCP;
 - b) date du déploiement du DCP;
 - c) type de DCP (DCP ancré, DCP artificiel dérivant);
 - d) identifiant du DCP (à savoir, marque du DCP ou numéro de la balise, type de bouée, par exemple bouée simple ou associée à un échosondeur), ou toute information permettant d'identifier le propriétaire;
 - e) caractéristiques de conception du DCP (dimensions et matériaux de la partie flottante et de la structure sous-marine suspendue, et élément emmêlant de la structure sous-marine suspendue).
2. Pour chaque visite à un DCP, suivie ou non d'une opération, les senneurs à senne coulissante et canneurs de l'Union ainsi que les navires d'appui de l'Union recueillent et communiquent les informations suivantes:
 - a) type de visite (hissage, récupération, intervention sur l'équipement électronique);
 - b) position du DCP;
 - c) date de la visite;
 - d) type de DCP (DCP ancré, DCP naturel dérivant, DCP artificiel dérivant);
 - e) identifiant du DCP (à savoir, marque du DCP ou numéro de la balise) ou toute information permettant d'identifier le propriétaire;
 - f) si la visite est suivie d'une opération, résultats de cette opération en ce qui concerne les captures et les prises accessoires, que les spécimens soient conservés à bord ou rejetés morts ou vivants, ou, si la visite n'est pas suivie d'une opération, motif d'une telle décision (par exemple pas assez de poissons ou poissons trop petits).
3. Pour chaque perte d'un DCP, les senneurs à senne coulissante et canneurs de l'Union ainsi que les navires d'appui de l'Union recueillent et communiquent les informations suivantes:
 - a) dernière position enregistrée;
 - b) date de la dernière position enregistrée;
 - c) identifiant du DCP (à savoir, marque du DCP ou numéro de la balise), ou toute information permettant l'identification du propriétaire.
4. Les navires de pêche de l'Union tiennent une liste des DCP déployés, mise à jour tous les trimestres, contenant au moins les informations mentionnées à l'annexe III.

*Article 12***Informations sur les DCP communiquées par les États membres**

Les États membres communiquent chaque année à la Commission, quinze jours avant le délai fixé par la CICTA pour l'année donnée, les informations suivantes à des fins de mise à la disposition du secrétariat de la CICTA:

- a) nombre de DCP réellement déployés, sur une base trimestrielle, par type de DCP, en indiquant la présence ou l'absence de balise/bouée ou d'échosondeur associé au DCP;
- b) nombre et type de balises/bouées (par exemple radio, avec échosondeur) réellement déployées, sur une base trimestrielle;
- c) nombre moyen de balises/bouées actives, sur une base trimestrielle, que chaque navire a suivies;
- d) nombre moyen de DCP actifs perdus, sur une base trimestrielle;
- e) pour chaque navire d'appui, nombre de jours passés en mer par quadrillage de 1°, par mois et par État membre du pavillon.

*Article 13***Journaux de bord**

Les États membres veillent à ce que:

- a) les carnets de pêche électroniques et sur support papier ainsi que les carnets de pêche-DCP, le cas échéant, soient rapidement collectés et mis à la disposition des scientifiques de l'Union;
- b) les données de tâche II transmises à la Commission en vertu de l'article 50 incluent les informations collectées dans les carnets de pêche ou les carnets de pêche-DCP, le cas échéant.

*Article 14***Fermeture spatiotemporelle concernant la protection des juvéniles**

1. Le ciblage des thonidés tropicaux ou les activités d'appui destinées à cibler les thonidés tropicaux en association avec des objets qui pourraient avoir un effet sur la concentration de poissons, y compris des DCP, sont interdits:

- a) chaque année, du 1^{er} janvier au 28 février; et
- b) dans la zone délimitée comme suit:
 - limite nord — parallèle 5°/latitude nord,
 - limite sud — parallèle 4°/latitude sud,
 - limite ouest — méridien 20°/longitude ouest,
 - limite est — côte africaine.

2. L'interdiction visée au paragraphe 1 porte sur:

- a) le déploiement de tout objet flottant, avec ou sans bouées;
- b) la pêche autour, sous ou en association avec des objets artificiels, y compris des navires;
- c) la pêche autour, sous ou en association avec des objets naturels;
- d) le remorquage d'objets flottants de l'intérieur vers l'extérieur de la zone.

3. Chaque État membre dont les navires pêchent dans la zone géographique concernée par la fermeture spatiotemporelle:

- a) prend les mesures adéquates afin de garantir que tous les navires battant son pavillon, y compris les navires d'appui, aient un observateur à bord lorsqu'ils mènent des activités de pêche pendant la fermeture spatiotemporelle visée au paragraphe 1 du présent article. Le programme d'observateurs respecte l'annexe IV du présent règlement, sans préjudice de l'article 73 du règlement (CE) n° 1224/2009;
- b) communique les informations collectées par les observateurs visés au point a) chaque année au plus tard le 30 juin à la Commission, qui les notifie à la CICTA au plus tard le 31 juillet;
- c) prend les mesures adéquates à l'égard des navires de pêche battant son pavillon qui ne respectent pas la fermeture spatiotemporelle visée au paragraphe 1;
- d) présente un rapport sur le respect de la fermeture spatiotemporelle à la Commission dans le cadre de son rapport annuel visé à l'article 71.

*Article 15***Pêche des thonidés tropicaux dans certaines eaux portugaises**

Il est interdit de détenir à bord toute quantité de thonidés tropicaux capturée au moyen de sennes coulissantes dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction du Portugal dans la sous-zone X du CIEM au nord du parallèle 36° 30' N ou dans les zones COPACE au nord du parallèle 31° N et à l'est du méridien 17° 30' O, ou de cibler ces espèces dans ces zones avec ces engins. L'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1380/2013 ne s'applique pas.

*Article 16***Détermination de la pêche INN**

Si le secrétaire exécutif de la CICTA notifie à la Commission une violation possible par les navires de pêche de l'Union de l'article 7, paragraphe 2, et de l'article 14, paragraphes 1 et 2, la Commission en informe sans tarder l'État membre du pavillon concerné. Cet État membre enquête immédiatement sur la situation et, si le navire mène ses activités de pêche en association avec des objets qui pourraient avoir un effet sur la concentration de poissons, y compris des DCP, il demande au navire de cesser ses activités de pêche et, si nécessaire, de quitter la zone sans tarder. L'État membre du pavillon concerné transmet sans tarder à la Commission les résultats de son enquête et les mesures correspondantes qui ont été prises. La Commission transmet ces informations à l'État côtier et au secrétaire exécutif de la CICTA.

*CHAPITRE II***Germon de l'Atlantique Nord***Article 17***Limitation du nombre de navires**

Le nombre maximal de navires de capture de l'Union ciblant le germon de l'Atlantique Nord dans la zone de la convention CICTA est fixé au nombre moyen de navires de capture de l'Union qui ont pêché le germon de l'Atlantique Nord en tant qu'espèce cible durant la période 1993-1995.

*CHAPITRE III***Espadon***Section 1***Espadon de l'Atlantique***Article 18***Plans de gestion pour l'espadon de l'Atlantique Nord**

Les États membres auxquels un quota a été attribué et dont les navires pêchent l'espadon de l'Atlantique Nord communiquent à la Commission leurs plans de gestion au plus tard le 15 août de chaque année. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard le 15 septembre de chaque année.

*Article 19***Taille minimale de l'espadon de l'Atlantique Nord**

1. Le ciblage, la détention à bord ou le transbordement, le débarquement, le transport, le stockage, l'exposition ou la proposition à la vente, la vente ou la commercialisation d'espadons d'un poids vif inférieur à 25 kilogrammes ou d'une longueur maxillaire inférieur-fourche inférieure à 125 centimètres sont interdits. L'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1380/2013 ne s'applique pas.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les captures accidentelles de 15 % d'espadons, au maximum, d'un poids vif inférieur à 25 kilogrammes ou d'une longueur maxillaire inférieur-fourche inférieure à 125 centimètres peuvent être détenues à bord, transbordées, transférées, débarquées, transportées, stockées, vendues, exposées ou proposées à la vente.
3. La tolérance de 15 % visée au paragraphe 2 est calculée sur la base du nombre d'espadons par rapport au total des captures d'espadons du navire par débarquement.

Section 2

Espadon de la Méditerranée

Article 20

Navires autorisés à cibler l'espadon de la Méditerranée

1. Les États membres délivrent des autorisations, conformément aux dispositions prévues par le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾, de cibler l'espadon de la Méditerranée.
2. Au plus tard le 8 janvier de chaque année, les États membres communiquent à la Commission dans le format établi dans les directives pour la soumission des données et des informations requises par la CICTA:
 - a) une liste des navires de capture battant leur pavillon autorisés à cibler l'espadon de la Méditerranée;
 - b) une liste des navires qu'ils ont autorisés à cibler l'espadon de la Méditerranée au cours de la pêche récréative.
3. La Commission transmet les informations visées au paragraphe 2, points a) et b), au secrétariat de la CICTA au plus tard le 15 janvier de chaque année.
4. Les États membres notifient à la Commission, sans tarder et au plus tard dans un délai de trente jours, tout ajout, radiation ou modification intervenant dans les listes des navires visées au paragraphe 2, points a) et b). La Commission communique ces informations au secrétariat de la CICTA, sans tarder et au plus tard dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la date de l'ajout, de la radiation ou de la modification dans ces listes.

Article 21

Prises accessoires

Les navires de capture de l'Union qui ne sont pas inscrits sur la liste visée à l'article 20, paragraphe 2, point a), ne sont pas autorisés à capturer, détenir à bord, transborder, transporter, transformer ou débarquer des quantités d'espadons supérieures à 5 % du volume total des captures détenues à bord exprimé en poids et/ou en nombre de spécimens.

Article 22

Autorisation de pêche spéciale

1. Les navires de capture de l'Union qui sont inscrits sur la liste visée à l'article 20, paragraphe 2, point a), et qui utilisent des harpons ou des palangres disposent d'une autorisation de pêche spéciale.
2. Au plus tard le 30 juin de chaque année, les États membres communiquent à la Commission par voie électronique la liste des autorisations visées au paragraphe 1 et délivrées pour l'année précédente. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard le 31 juillet de chaque année.

Article 23

Fermeture saisonnière de la pêche

1. L'espadon de la Méditerranée n'est pas capturé (en tant qu'espèce cible ou en tant que prise accessoire), détenu à bord, transbordé ou débarqué au cours des périodes allant du 1^{er} au 31 mars et du 1^{er} octobre au 30 novembre de chaque année.
2. Les États membres vérifient l'efficacité de la fermeture et communiquent à la Commission, au plus tard le 15 août de chaque année, toutes les informations pertinentes concernant les contrôles et inspections adéquats effectués pour assurer le respect du paragraphe 1. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au moins deux mois avant la réunion annuelle de la CICTA.

Article 24

Taille minimale de l'espadon de la Méditerranée

1. Seuls des spécimens entiers d'espadon, sans qu'aucune partie externe ne soit retirée, ou des spécimens éviscérés et sans branchies, peuvent être détenus à bord, transbordés, débarqués et transportés.

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

2. La capture, la détention à bord, le transbordement, le débarquement, le transport, le stockage, l'exposition ou la proposition à la vente d'espadons de la Méditerranée mesurant moins de 90 centimètres de longueur maxillaire inférieur-fourche ou pesant moins de 10 kilogrammes de poids vif ou 9 kilogrammes de poids éviscéré et sans branchies ou 7,5 kilogrammes de poids manipulé (éviscéré, sans branchies, dépourvu d'aileron, partiellement étêté) sont interdits.
3. Par dérogation au paragraphe 2, les captures accidentelles d'espadons de la Méditerranée d'une taille inférieure à la taille minimale prévue audit paragraphe peuvent être détenues à bord, transbordées, débarquées, transportées, stockées, exposées ou proposées à la vente si elles ne dépassent pas 5 % en poids ou en nombre de spécimens par débarquement du total des captures d'espadons de la Méditerranée détenues à bord du navire.

Article 25

Caractéristiques techniques de l'engin de pêche pour les navires autorisés à cibler l'espadon de la Méditerranée

1. Par dérogation à l'article 12 du règlement (CE) n° 1967/2006 du Conseil ⁽¹⁾, le nombre maximal d'hameçons pouvant être mouillés ou embarqués à bord des navires ciblant l'espadon de la Méditerranée est fixé à 2 800 hameçons.
2. Outre le nombre maximal visé au paragraphe 1, un deuxième jeu d'hameçons grées peut être autorisé à bord pour les sorties d'une durée supérieure à deux jours à la condition qu'il soit dûment arrimé et stocké dans les ponts inférieurs de façon à ne pas être facilement utilisable.
3. La taille des hameçons n'est pas inférieure à 7 centimètres de hauteur.
4. La longueur des palangres pélagiques ne dépasse pas 30 milles marins (55,56 kilomètres).

Article 26

Obligations d'information pour l'espadon de la Méditerranée

1. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, les informations suivantes concernant les navires de capture battant leur pavillon qui ont été autorisés à pêcher au moyen de palangres pélagiques ou de harpons pour cibler l'espadon de la Méditerranée au cours de l'année précédente:
 - a) informations sur le navire de capture:
 - i) nom du navire (si le nom est inconnu, le numéro d'immatriculation sans les initiales du pays est indiqué);
 - ii) numéro du fichier de la flotte de l'Union tel qu'il est défini à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/218 de la Commission ⁽²⁾;
 - iii) numéro du registre CICTA;
 - b) informations relatives aux activités de pêche, sur la base d'un échantillonnage ou de l'ensemble de la flotte:
 - i) période(s) de pêche et nombre total annuel de jours de pêche du navire, par espèce cible et par zone;
 - ii) zones géographiques, par rectangles statistiques de la CICTA, pour les activités de pêche effectuées par le navire, par espèce cible et par zone;
 - iii) type de navire, par espèce cible et par zone;
 - iv) nombre d'hameçons utilisés par le navire, par espèce cible et par zone;
 - v) nombre d'unités de palangre utilisées par le navire, par espèce cible et par zone;
 - vi) longueur totale de toutes les unités de palangre du navire, par espèce cible et par zone;
 - c) données relatives aux captures, dans la strate spatiotemporelle la plus réduite possible:
 - i) répartition par taille et, si possible, par âge des captures;
 - ii) captures et leur composition par navire;
 - iii) effort de pêche (moyenne des jours de pêche par navire, moyenne du nombre d'hameçons par navire, moyenne des unités de palangre par navire, moyenne de la longueur totale de la palangre par navire).
2. Les informations visées au paragraphe 1 sont communiquées dans le format établi par la CICTA.
3. La Commission transmet les informations visées au paragraphe 1 au secrétariat de la CICTA au plus tard le 31 juillet de chaque année.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1967/2006 du Conseil du 21 décembre 2006 concernant des mesures de gestion pour l'exploitation durable des ressources halieutiques en Méditerranée et modifiant le règlement (CEE) n° 2847/93 et abrogeant le règlement (CE) n° 1626/94 (JO L 409 du 30.12.2006, p. 11).

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/218 de la Commission du 6 février 2017 relatif au fichier de la flotte de pêche de l'Union (JO L 34 du 9.2.2017, p. 9).

CHAPITRE IV

Makaire bleu et makaire blanc de l'Atlantique

Article 27

Remise à l'eau des makaires bleus et des makaires blancs capturés vivants

1. Par dérogation à l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1380/2013, lorsque leur quota est sur le point d'être épuisé, les États membres veillent à ce que les navires battant leur pavillon remettent à l'eau tout makaire bleu (*Makaira nigricans*) et makaire blanc (*Tetrapturus albidus*) qui est en vie au moment où il est hissé à bord.
2. Les États membres visés au paragraphe 1 prennent les mesures appropriées pour s'assurer que les makaires bleus et les makaires blancs sont remis à l'eau de façon à leur donner un maximum de chances de survie.

Article 28

Débarquement des makaires bleus et des makaires blancs au-delà des possibilités de pêche

Lorsqu'un État membre a épuisé son quota, il veille à ce que les débarquements des makaires bleus et des makaires blancs qui sont morts au moment où ils sont amenés le long du navire ne soient pas vendus ni mis sur le marché. Ces débarquements ne sont pas déduits de la limite de capture de cet État membre établie au paragraphe 1 de la recommandation 2015-05 de la CICTA, pour autant que cette interdiction soit expliquée clairement dans le rapport annuel visé à l'article 71 du présent règlement.

Article 29

Pêche récréative du makaire bleu et du makaire blanc

1. Les États membres dont les navires pratiquent la pêche récréative du makaire bleu et du makaire blanc assurent une couverture par des observateurs scientifiques de 5 % des débarquements de makaires bleus et de makaires blancs issus de championnats de pêche.
2. Pour la pêche récréative du makaire bleu, une taille minimale de conservation de 251 centimètres de longueur maxillaire inférieur-fourche s'applique.
3. Pour la pêche récréative du makaire blanc, une taille minimale de conservation de 168 centimètres de longueur maxillaire inférieur-fourche s'applique.
4. Il est interdit de vendre ou de proposer à la vente des carcasses ou des parties de carcasses de makaires bleus ou de makaires blancs capturés dans les pêcheries récréatives.

CHAPITRE V

Requins

Article 30

Dispositions générales

1. Dans les pêcheries qui ne ciblent pas les requins, les requins vivants qui sont capturés accidentellement et qui ne sont pas utilisés à des fins alimentaires ou à des fins de subsistance sont remis à l'eau.
2. Les États membres mènent, dans la mesure du possible, des travaux de recherche sur les espèces de requins capturées dans la zone de la convention CICTA afin d'améliorer la sélectivité des engins de pêche, de recenser les zones de nourricerie potentielles et d'envisager des fermetures spatiotemporelles et d'autres mesures, le cas échéant. Ces recherches fournissent des informations sur les principaux paramètres biologiques et écologiques, sur les caractéristiques du cycle de vie et sur les caractères comportementaux, ainsi que sur le recensement des éventuelles zones d'accouplement, de mise bas et de nourricerie.

Article 31

Requin-taube commun (*Lamna nasus*)

1. La détention à bord, le transbordement ou le débarquement de carcasses ou de parties de carcasses de requins-taubes communs capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA sont interdits.
2. Les navires de capture de l'Union remettent rapidement à l'eau, indemnes, les requins-taubes communs capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA lorsqu'ils sont amenés le long du navire.

Article 32

Requin-renard à gros yeux (*Alopias superciliosus*)

1. La détention à bord, le transbordement ou le débarquement de carcasses ou de parties de carcasses de requins-renards à gros yeux capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA sont interdits.
2. Les navires de capture de l'Union remettent rapidement à l'eau, indemnes, les requins-renards à gros yeux capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA lorsqu'ils sont amenés le long du navire.

Article 33

Requin-taube bleu (*Isurus oxyrinchus*)

Les États membres prennent les mesures appropriées pour réduire la mortalité par pêche dans les pêcheries ciblant le requin-taube bleu et font rapport à la Commission, dans le cadre du rapport annuel visé à l'article 71, sur les avancées réalisées.

Article 34

Requin océanique (*Carcharhinus longimanus*)

1. La détention à bord, le transbordement ou le débarquement de carcasses ou de parties de carcasses de requins océaniques capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA sont interdits.
2. Les navires de capture de l'Union remettent rapidement à l'eau, indemnes, les requins océaniques capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA lorsqu'ils sont amenés le long du navire.

Article 35

Requins-marteaux

1. La détention à bord, le transbordement ou le débarquement de carcasses ou de parties de carcasses de requins-marteaux de la famille des *Sphyrnidae* (à l'exclusion de *Sphyrna tiburo*) capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA sont interdits.
2. Les navires de capture de l'Union remettent rapidement à l'eau, indemnes, les requins-marteaux capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA lorsqu'ils sont amenés le long du navire.

Article 36

Requin soyeux (*Carcharhinus falciformis*)

1. La détention à bord, le transbordement ou le débarquement de carcasses ou de parties de carcasses de requins soyeux capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA sont interdits.
2. Les navires de capture de l'Union remettent rapidement à l'eau, indemnes, les requins soyeux capturés en association avec des pêcheries relevant de la CICTA, au plus tard avant de mettre la capture dans les cales à poisson, en tenant dûment compte de la sécurité des membres de l'équipage.
3. Les senneurs à senne coulissante de l'Union opérant dans les pêcheries relevant de la CICTA prennent des mesures supplémentaires pour accroître le taux de survie des requins soyeux capturés accidentellement. Les États membres font rapport à la Commission, dans le cadre du rapport annuel visé à l'article 71, sur les avancées réalisées.

Article 37

Échantillonnage des espèces de requins par des observateurs scientifiques et d'autres personnes autorisées

1. Par dérogation à l'interdiction de détenir à bord des requins-taupes communs, des requins-renards à gros yeux, des requins océaniques, des requins-marteaux (de la famille des *Sphyrnidae* à l'exclusion de *Sphyrna tiburo*) et des requins soyeux, prévue aux articles 31, 32, 34, 35 et 36, la collecte d'échantillons biologiques pendant les opérations de pêche commerciale par des observateurs scientifiques ou des personnes autorisées par la PCC à prélever des échantillons biologiques est autorisée dans les conditions suivantes:
 - a) les échantillons biologiques ne sont recueillis que sur des animaux morts à la remontée de l'engin;

- b) les échantillons biologiques sont prélevés dans le cadre d'un projet de recherche notifié au Comité permanent pour la recherche et les statistiques de la CICTA et élaboré compte tenu des priorités de recherche recommandées par ledit comité. Le projet de recherche devrait inclure un document détaillé qui décrit l'objectif du projet, les méthodologies à utiliser, le nombre et le type d'échantillons à prélever, ainsi que la période et l'aire d'échantillonnage;
 - c) les échantillons biologiques sont conservés à bord jusqu'au port de débarquement ou de transbordement; et
 - d) l'autorisation de l'État membre du pavillon ou, dans le cas des navires affrétés, de la PCC affréteuse et de l'État membre du pavillon doit accompagner tous les échantillons prélevés conformément au présent article jusqu'au port final de débarquement. Ces échantillons et les autres parties des spécimens de requins échantillonnés ne sont ni commercialisés ni vendus.
2. Les échantillons biologiques visés au paragraphe 1 peuvent inclure, notamment, vertèbres, tissus, organes de reproduction, contenus stomacaux, échantillons de peau, valves spirales, mâchoires, spécimens entiers ou squelettes pour des travaux taxonomiques ou des inventaires de la faune.
 3. La campagne d'échantillonnage ne peut commencer que lorsque l'État membre concerné a délivré l'autorisation.

CHAPITRE VI

Oiseaux de mer

Article 38

Mesures d'atténuation pour les oiseaux de mer dans la zone située entre 20° sud et 25° sud

1. Tous les navires pêchant entre 20° et 25° sud ont à leur bord et utilisent des lignes d'effarouchement des oiseaux (lignes tori) et des perches tori qui satisfont aux exigences et directives supplémentaires figurant à l'annexe V.
2. Les lignes tori sont toujours déployées avant que les palangres ne soient mises à l'eau.
3. Lorsque cela est possible, une deuxième perche tori et une deuxième ligne tori sont utilisées lorsque la concentration ou l'activité des oiseaux sont importantes.
4. Tous les navires transportent des lignes tori de réserve prêtes pour une utilisation immédiate.
5. Les palangriers ciblant l'espadon et utilisant des palangres monofilament sont exemptés des exigences exposées aux paragraphes 1, 2 et 3, sous réserve du respect des conditions suivantes:
 - a) les palangres sont mouillées la nuit, la nuit étant définie comme la période entre le crépuscule et l'aube marins, telle qu'elle est indiquée dans les éphémérides nautiques du crépuscule/de l'aube pour la position géographique de pêche; et
 - b) un émerillon d'au moins 60 grammes situé à 3 mètres au maximum de l'hameçon est utilisé pour obtenir des taux d'immersion optimaux.

Les États membres du pavillon des navires faisant l'objet de l'exemption visée au premier alinéa informent la Commission des conclusions scientifiques qu'ils ont tirées de la couverture de ces navires par des observateurs.

Article 39

Mesures d'atténuation pour les oiseaux de mer dans la zone située au sud de 25° sud

Les palangriers utilisent au moins deux des mesures d'atténuation suivantes conformément aux exigences et aux directives supplémentaires figurant à l'annexe V:

- a) filage de nuit avec éclairage minimal du pont;
- b) lignes d'effarouchement des oiseaux (lignes tori);
- c) lestage des lignes.

Article 40

Obligations d'information pour les oiseaux de mer

1. Les palangriers collectent et communiquent à leur État membre du pavillon des informations sur les interactions avec les oiseaux de mer, y compris les captures accidentelles effectuées. Les États membres communiquent ces informations à la Commission au plus tard le 30 juin de chaque année. La Commission transmet sans tarder ces informations au secrétariat de la CICTA.
2. Les États membres informent la Commission de la mise en œuvre des mesures prévues aux articles 38 et 39 ainsi que de l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan d'action de l'Union visant à réduire les captures accidentelles d'oiseaux marins par les engins de pêche.

CHAPITRE VII

Tortues marines

Article 41

Dispositions générales relatives aux tortues marines

1. Les senneurs à senne coulissante évitent d'encercler des tortues marines et relâchent les tortues marines encerclées ou emmêlées, y compris avec des DCP. Ils font rapport sur les interactions entre les sennes coulissantes ou les DCP et les tortues marines à leur État membre du pavillon.
2. Les palangriers pélagiques ont à leur bord et utilisent du matériel permettant de manipuler en toute sécurité, de démêler et de relâcher les tortues marines de façon à leur donner un maximum de chances de survie.
3. Les pêcheurs à bord des palangriers pélagiques utilisent le matériel visé au paragraphe 2 conformément à l'annexe VI afin de donner un maximum de chances de survie aux tortues marines.
4. Les États membres forment les pêcheurs des palangriers pélagiques aux techniques de manipulation en toute sécurité et de remise en liberté.

Article 42

Obligations d'information pour les tortues marines

1. Les États membres collectent et transmettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, des informations sur les interactions de leurs navires avec les tortues marines dans les pêcheries relevant de la CICTA, par type d'engin. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard le 31 juillet de chaque année. Ces informations comprennent notamment les éléments suivants:
 - a) les taux de capture, les caractéristiques de l'engin, la période et le lieu, l'espèce ciblée et la destination des espèces (à savoir rejetées mortes ou remises à l'eau vivantes);
 - b) une ventilation des interactions par espèce de tortues marines; et
 - c) la nature de l'accrochage ou de l'emmêlement (y compris avec des DCP), le type d'appât, le type et la taille de l'hameçon et la taille de l'animal.
2. Les États membres rendent compte à la Commission, dans le cadre du rapport annuel visé à l'article 71, de la mise en œuvre de l'article 41 et des autres mesures prises pour mettre en œuvre les directives visant à réduire la mortalité des tortues de mer liée aux opérations de pêche publiées en 2010 par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) en ce qui concerne les pêcheries de la CICTA.

CHAPITRE VIII

Possibilités de pêche pour le thon rouge et l'espadon

Article 43

Principe général

Conformément à l'article 17 du règlement (UE) n° 1380/2013, lors de l'attribution des possibilités de pêche des stocks de thon rouge et d'espadon dont ils disposent, les États membres utilisent des critères transparents et objectifs, y compris des critères à caractère environnemental, social et économique, et s'efforcent également de répartir équitablement les quotas nationaux entre les différents segments de flotte en tenant particulièrement compte de la pêche traditionnelle et artisanale, et de proposer des incitations destinées aux navires de pêche de l'Union qui déploient des engins sélectifs ou qui utilisent des techniques de pêche ayant des incidences réduites sur l'environnement.

TITRE III

MESURES COMMUNES DE CONTRÔLE

CHAPITRE I

Autorisations

Article 44

Registre CICTA des grands navires de pêche

1. Les États membres délivrent des autorisations, conformément aux dispositions prévues par le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾, aux grands navires de pêche battant leur pavillon pour cibler, détenir à bord, transborder ou débarquer des espèces couvertes par la CICTA dans la zone de la convention CICTA.

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

2. Les États membres communiquent à la Commission, au moment de l'autorisation, les listes des grands navires de pêche qui bénéficient d'une autorisation au titre du paragraphe 1. La Commission communique sans tarder ces informations au secrétariat de la CICTA à des fins d'inscription dans le registre CICTA des grands navires de pêche.
3. Les États membres notifient à la Commission, sans tarder et au plus tard dans un délai de trente jours, tout événement nécessitant un ajout, une radiation ou une modification dans le registre CICTA des grands navires de pêche. La Commission communique ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la date d'un tel événement.
4. Les grands navires de pêche ne figurant pas dans le registre CICTA des grands navires de pêche ne sont pas autorisés à cibler, détenir à bord, transborder ou débarquer des espèces couvertes par la CICTA provenant de la zone de la convention CICTA. L'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1380/2013 ne s'applique pas.

CHAPITRE II

Affrètement

Article 45

Champ d'application

Le présent chapitre s'applique aux accords d'affrètement, autres que l'affrètement coque nue, entre les navires de capture de l'Union et ceux des PCC, lorsque les navires de capture de l'Union concernés ne changent pas de pavillon.

Article 46

Dispositions générales

1. Les navires de capture de l'Union sont autorisés à participer à un accord d'affrètement conclu avec des PCC uniquement si les navires affrétés respectent les conditions suivantes:
 - a) les navires affrétés détiennent une autorisation de pêche délivrée par la PCC affréteuse et ne figurent pas sur la liste INN de la CICTA;
 - b) les navires affrétés ne sont pas autorisés à pêcher dans le cadre de plus d'un accord d'affrètement à la fois;
 - c) les captures des navires affrétés sont déchargées exclusivement dans les ports des PCC affréteuses, sauf disposition contraire de l'accord d'affrètement; et
 - d) l'entreprise d'affrètement est légalement établie dans la PCC affréteuse.
2. Tout transbordement en mer est préalablement dûment autorisé par la PCC affréteuse et respecte le chapitre IV du présent titre.

Article 47

Notification

1. Au moment de la conclusion de l'accord d'affrètement, l'État membre du pavillon notifie à la Commission son consentement à l'accord d'affrètement.
2. Si, dans un délai de quinze jours calendrier à compter de la transmission à la Commission de la notification visée au paragraphe 1, la Commission n'a pas demandé d'informations supplémentaires, le navire affrété peut démarrer les activités de pêche concernées.
3. L'État membre du pavillon informe sans tarder la Commission de la fin de chaque affrètement.
4. La Commission transmet sans tarder les informations visées aux paragraphes 1 et 3 au secrétariat de la CICTA.

CHAPITRE III

Contrôle des captures

Article 48

Respect des quotas et des exigences de tailles minimales

1. Au plus tard le 20 août de chaque année, les États membres communiquent à la Commission des informations sur les captures d'espèces couvertes par la CICTA soumises à des quotas, réalisées l'année précédente, et sur le respect des tailles minimales.

2. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard le 15 septembre de chaque année.

Article 49

Échantillonnage des captures

1. L'échantillonnage des captures en vue d'améliorer les connaissances sur la biologie des espèces couvertes par la CICTA et d'estimer les paramètres nécessaires à leur évaluation est réalisé conformément au règlement (UE) 2017/1004 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, à la décision d'exécution (UE) 2016/1251 de la Commission ⁽²⁾ et au «Manuel d'opérations pour les statistiques et l'échantillonnage des thonidés et espèces voisines dans l'océan Atlantique» publié en 1990 par la CICTA.
2. La Commission peut adopter des actes d'exécution concernant les exigences détaillées relatives à l'échantillonnage des captures visé au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 75, paragraphe 2.

Article 50

Notification des captures et de l'effort de pêche

1. Sauf disposition contraire établie par la Commission pour répondre aux échéances annuelles fixées par la CICTA, les États membres transmettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, les données suivantes (données de tâche I):
 - a) les informations sur les caractéristiques de leur flotte pour l'année précédente;
 - b) les estimations relatives aux données sur les captures nominales annuelles (y compris les données sur les prises accessoires et les rejets) concernant les espèces couvertes par la CICTA pour l'année précédente.
2. Sauf disposition contraire établie par la Commission pour répondre aux échéances annuelles fixées par la CICTA, les États membres transmettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, les données suivantes (données de tâche II) pour les espèces couvertes par la CICTA:
 - a) les données sur les captures et l'effort de pêche pour l'année précédente, selon une ventilation précise dans l'espace et dans le temps; ces données incluent des estimations des rejets et des remises à l'eau avec indication de l'état du poisson (vivant ou mort);
 - b) toute donnée dont ils disposent sur les captures de la pêche récréative pour l'année précédente.
3. La Commission transmet sans tarder les informations visées aux paragraphes 1 et 2 au secrétariat de la CICTA.
4. La Commission peut adopter des actes d'exécution concernant les exigences détaillées relatives aux données de tâche I et de tâche II visées respectivement aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 75, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

Transbordement

Article 51

Champ d'application

1. Le présent chapitre s'applique aux opérations de transbordement suivantes:
 - a) les opérations de transbordement d'espèces couvertes par la CICTA et d'autres espèces capturées en association avec ces espèces, effectuées dans la zone de la convention CICTA; et
 - b) les opérations de transbordement d'espèces couvertes par la CICTA et d'autres espèces capturées en association avec ces espèces qui ont été pêchées dans la zone de la convention CICTA, effectuées en dehors de la zone de la convention CICTA.

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2017/1004 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 relatif à l'établissement d'un cadre de l'Union pour la collecte, la gestion et l'utilisation de données dans le secteur de la pêche et le soutien aux avis scientifiques sur la politique commune de la pêche, et abrogeant le règlement (CE) n° 199/2008 du Conseil (JO L 157 du 20.6.2017, p. 1).

⁽²⁾ Décision d'exécution (UE) 2016/1251 de la Commission du 12 juillet 2016 adoptant un programme pluriannuel de l'Union pour la collecte, la gestion et l'utilisation de données dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture pour la période 2017-2019 (JO L 207 du 1.8.2016, p. 113).

2. Par dérogation au paragraphe 1, point b), le présent chapitre ne s'applique pas aux transbordements de poissons capturés dans la zone de la convention CICTA qui sont effectués en mer en dehors de la zone de la convention CICTA, lorsque le transbordement est soumis à un programme pour le transbordement établi par une autre ORGP pour les thonidés.

3. Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires opérant au harpon qui transbordent de l'espadon frais en mer.

Article 52

Transbordement au port

1. Toutes les opérations de transbordement ont lieu dans les ports désignés, excepté celles effectuées par les grands palangriers pélagiques en application des articles 53 à 60.

2. Les navires de pêche de l'Union respectent les obligations énoncées à l'annexe VII lorsqu'ils procèdent à des transbordements au port.

3. Le présent article s'applique sans préjudice des articles 17 à 22 du règlement (CE) n° 1224/2009 et des articles 4, 6, 7 et 8 du règlement (CE) n° 1005/2008.

Article 53

Transbordement en mer

Le transbordement en mer par les grands palangriers pélagiques a lieu conformément aux articles 54 à 60.

Article 54

Registre CICTA des navires de charge

1. Les États membres délivrent des autorisations, conformément aux dispositions prévues par le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾, aux navires de charge pour recevoir des transbordements en mer en provenance de grands palangriers pélagiques dans la zone de la convention CICTA.

2. Les États membres communiquent à la Commission, au moment de l'autorisation, les listes des navires de charge qui bénéficient d'une autorisation au titre du paragraphe 1. La Commission communique sans tarder ces informations au secrétariat de la CICTA à des fins d'inscription dans le registre CICTA des navires de charge.

3. Les États membres du pavillon notifient rapidement à la Commission tout ajout, radiation ou modification intervenant dans leurs listes des navires de charge. La Commission communique sans tarder ces informations au secrétariat de la CICTA.

4. La notification visée aux paragraphes 2 et 3 respecte le format et la présentation établis par le secrétariat de la CICTA et comprend les informations suivantes:

- nom du navire, numéro d'immatriculation,
- numéro du registre CICTA (le cas échéant),
- numéro OMI (le cas échéant),
- nom antérieur (le cas échéant),
- pavillon antérieur (le cas échéant),
- détails relatifs à une radiation antérieure d'autres registres (le cas échéant),
- indicatif d'appel radio international,
- type de navire, longueur, tonnes de jauge brute et capacité de transport,
- nom et adresse du ou des propriétaires et de l'opérateur ou des opérateurs,
- période autorisée pour le transbordement.

5. Le transbordement en mer visé à l'article 53 ne peut être reçu que par des navires de charge inscrits dans le registre CICTA des navires de charge.

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

*Article 55***Autorisation aux grands palangriers pélagiques de transborder dans la zone de la convention CICTA**

1. Les États membres délivrent des autorisations, conformément aux dispositions du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes ⁽¹⁾, aux grands palangriers pélagiques battant leur pavillon pour transborder en mer.
2. Les États membres communiquent à la Commission, au moment de l'autorisation, les listes des grands palangriers pélagiques qui bénéficient d'une autorisation au titre du paragraphe 1. La Commission communique sans tarder ces informations au secrétariat de la CICTA.
3. Les États membres du pavillon notifient rapidement à la Commission tout ajout, radiation ou modification intervenant dans leurs listes des grands palangriers pélagiques autorisés à transborder en mer. La Commission communique sans tarder ces informations au secrétariat de la CICTA.
4. La notification visée aux paragraphes 2 et 3 respecte le format et la présentation établis par le secrétariat de la CICTA et comprend les informations suivantes:
 - nom du navire, numéro d'immatriculation,
 - numéro du registre CICTA,
 - période autorisée pour le transbordement en mer,
 - pavillon(s), nom(s) et numéro(s) de registre du (des) navire(s) de charge autorisé(s) à des fins d'utilisation par le(s) grand(s) palangrier(s) pélagique(s).

*Article 56***Autorisations préalables de transbordement en mer**

1. Les transbordements réalisés par les grands palangriers pélagiques dans les eaux relevant de la juridiction d'une PCC sont soumis à l'autorisation préalable de cette PCC. L'original ou une copie de cette autorisation est conservé à bord du navire et mis à la disposition de l'observateur régional de la CICTA sur demande.
2. Les grands palangriers pélagiques ne sont pas autorisés à effectuer des opérations de transbordement en mer, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable de leur État membre du pavillon. L'original ou une copie de la documentation de cette autorisation est conservé à bord du navire et mis à la disposition de l'observateur régional de la CICTA sur demande.
3. Afin de recevoir les autorisations préalables visées aux paragraphes 1 et 2, le capitaine ou le propriétaire du grand palangrier pélagique notifie, au moins vingt-quatre heures avant le transbordement prévu, les informations suivantes aux autorités de son État membre du pavillon et à la PCC côtière:
 - a) le nom du grand palangrier pélagique et son numéro dans le registre CICTA des grands palangriers pélagiques autorisés à transborder en mer;
 - b) le nom du navire de charge et son numéro dans le registre CICTA des navires de charge;
 - c) le produit à transborder, par espèce, si elle est connue, et, si possible, par stock;
 - d) les quantités d'espèces couvertes par la CICTA, si possible par stock, à transborder;
 - e) les quantités des autres espèces capturées en association avec les espèces couvertes par la CICTA, par espèce, si elle est connue, à transborder;
 - f) la date et le lieu du transbordement;
 - g) l'emplacement géographique des captures par espèce et, le cas échéant, par stock, de façon cohérente avec les zones statistiques de la CICTA.

*Article 57***Déclaration de transbordement de la CICTA**

1. Le capitaine ou le propriétaire du grand palangrier pélagique remplit et transmet, au plus tard quinze jours après le transbordement, à son État membre du pavillon ou à la PCC côtière la déclaration de transbordement de la CICTA.

⁽¹⁾ Numéro de procédure 2015/0289 (COD), règlement non encore paru au Journal officiel.

2. Le capitaine du navire de charge récepteur remplit et transmet, dans un délai de vingt-quatre heures après la fin du transbordement, au secrétariat de la CICTA, à la PCC du pavillon du grand palangrier pélagique et à son État membre du pavillon la déclaration de transbordement de la CICTA, avec son numéro dans le registre CICTA des navires de charge.
3. Le capitaine du navire de charge récepteur transmet aux autorités compétentes de l'État du débarquement, au moins quarante-huit heures avant le débarquement, la déclaration de transbordement de la CICTA, avec son numéro dans le registre CICTA des navires de charge.
4. Toutes les espèces couvertes par la CICTA et toutes les autres espèces capturées en association avec ces espèces qui sont débarquées ou importées dans la zone ou le territoire d'une PCC, soit à l'état non transformé soit après transformation à bord, et qui sont transbordées en mer, sont accompagnées de la déclaration de transbordement de la CICTA jusqu'à ce que la première vente ait eu lieu.

Article 58

Programme régional d'observateurs de la CICTA pour le transbordement en mer

1. Chaque État membre veille à ce que tous les navires de charge effectuant des transbordements en mer aient à leur bord un observateur régional de la CICTA conformément au programme régional d'observateurs de la CICTA pour le transbordement en mer établi à l'annexe VIII.
2. Sans préjudice de l'article 73 du règlement (CE) n° 1224/2009, l'observateur régional de la CICTA est chargé de vérifier le respect du présent chapitre et, notamment, si les quantités transbordées concordent avec les captures déclarées dans la déclaration de transbordement de la CICTA ainsi qu'avec les captures enregistrées dans le carnet de pêche du navire.
3. Il est interdit aux navires n'ayant pas d'observateur régional de la CICTA à leur bord de commencer ou de continuer un transbordement dans la zone de la convention CICTA, excepté dans les cas de force majeure dûment notifiés au secrétariat de la CICTA.

Article 59

Obligations d'information

1. L'État membre du pavillon des grands palangriers pélagiques qui ont réalisé des transbordements et l'État membre du pavillon des navires de charge qui ont reçu des transbordements au cours de l'année précédente communiquent à la Commission chaque année, le 15 août au plus tard:
 - a) les quantités de captures d'espèces couvertes par la CICTA, par espèce et, si possible, par stock, transbordées au cours de l'année précédente;
 - b) les quantités des autres espèces capturées en association avec les espèces couvertes par la CICTA, par espèce, si elle est connue, transbordées au cours de l'année précédente;
 - c) la liste des grands palangriers pélagiques ayant effectué des transbordements au cours de l'année précédente;
 - d) un rapport exhaustif évaluant le contenu et les conclusions des rapports des observateurs régionaux de la CICTA affectés sur les navires de charge ayant reçu un transbordement de grands palangriers pélagiques.
2. La Commission transmet les informations reçues conformément au paragraphe 1 au secrétariat de la CICTA au plus tard le 15 septembre de chaque année.

Article 60

Cohérence des données communiquées

L'État membre du pavillon du grand palangrier pélagique réalisant des transbordements en mer examine les informations reçues en application du présent règlement afin de déterminer la concordance entre les déclarations de captures, de transbordement et de débarquement de chaque navire, y compris en coopération avec l'État du débarquement si nécessaire. Cette vérification est réalisée de façon à causer le moins possible de problèmes et de perturbations pour le navire et à éviter toute dégradation de la qualité du poisson.

CHAPITRE V

Programmes d'observateurs scientifiques

Article 61

Établissement des programmes nationaux d'observateurs scientifiques

1. Les États membres établissent des programmes nationaux d'observateurs scientifiques en veillant au respect des conditions suivantes:
 - a) assurer une couverture par des observateurs d'au moins 5 % de l'effort de pêche dans chacune des pêcheries palangrières pélagiques, pêcheries de senneurs à senne coulissante et pêcheries de canneurs;
 - b) pour les navires affrétés, par dérogation au point a), assurer une couverture par des observateurs d'au moins 10 % de l'effort de pêche dans chacune des pêcheries palangrières pélagiques, pêcheries de senneurs à senne coulissante et pêcheries de canneurs;
 - c) assurer une couverture spatiotemporelle représentative des opérations de la flotte pour garantir la collecte de données adéquates et appropriées, en tenant compte des caractéristiques des flottes et des pêcheries;
 - d) assurer la collecte de données sur tous les aspects de l'opération de pêche, y compris les captures, comme indiqué à l'article 63, paragraphe 1.
2. La couverture par des observateurs visée au paragraphe 1, points a) et b), est calculée comme suit:
 - a) en nombre d'opérations de pêche ou de sorties en mer pour les pêcheries de senneurs à senne coulissante;
 - b) en jours de pêche ou en nombre d'opérations de pêche ou de sorties en mer pour les pêcheries palangrières pélagiques; ou
 - c) en jours de pêche pour les pêcheries de canneurs.
3. Par dérogation au paragraphe 1, point a), pour les navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres pour lesquels il existe une préoccupation inhabituelle au niveau de la sécurité empêchant le déploiement d'un observateur à bord du navire, un État membre peut avoir recours à une démarche de suivi scientifique différente. Cette démarche différente assure une couverture comparable à celle précisée au paragraphe 1, point a), et une collecte de données équivalente. L'État membre concerné communique à la Commission les informations détaillées relatives à cette démarche différente.
4. La Commission communique les informations détaillées relatives à la démarche différente visée au paragraphe 3 au Comité permanent pour la recherche et les statistiques de la CICTA à des fins d'évaluation. Les démarches différentes sont soumises à l'approbation de la commission CICTA lors de la réunion annuelle de la CICTA avant leur mise en œuvre.

Article 62

Qualifications des observateurs scientifiques

Les États membres veillent à ce que les observateurs aient reçu la formation pertinente, possèdent les compétences appropriées et soient agréés avant leur déploiement. Les observateurs possèdent les qualifications suivantes:

- a) des connaissances et une expérience suffisantes pour identifier les espèces et collecter des informations sur les différentes configurations d'engins de pêche;
- b) une connaissance satisfaisante des mesures de conservation et de gestion de la CICTA;
- c) la capacité à observer et à consigner avec précision les données devant être recueillies dans le cadre du programme;
- d) la capacité à prélever des échantillons biologiques;
- e) ne pas être membre de l'équipage du navire de pêche faisant l'objet de l'observation; et
- f) ne pas être employé d'une entreprise de pêche exploitant la pêcherie observée.

Article 63

Responsabilités des observateurs scientifiques

1. Les États membres exigent, en particulier, des observateurs:
 - a) qu'ils enregistrent et déclarent les informations relatives à l'activité de pêche, lesquelles incluent au moins les éléments suivants:
 - i) des données concernant le volume total des captures d'espèces cibles, des prises accessoires et des rejets (y compris les requins, les tortues marines, les mammifères marins et les oiseaux de mer), la composition par taille, la destination des espèces (c'est-à-dire détenues, rejetées mortes, remises à l'eau vivantes) ainsi que des échantillons biologiques pour les études du cycle de vie (par exemple gonades, otolithes, épines, écailles);

- ii) des informations relatives à l'opération de pêche, y compris la zone de capture (latitude et longitude), des informations concernant l'effort de pêche (par exemple le nombre d'opérations de pêche, le nombre d'hameçons, etc.), la date de chaque opération de pêche, y compris, le cas échéant, l'heure de début et l'heure de fin de l'activité de pêche;
 - b) qu'ils observent et consignent l'utilisation de mesures d'atténuation des prises accessoires et d'autres informations pertinentes;
 - c) qu'ils présentent toute proposition qu'ils jugent appropriée pour améliorer l'efficacité des mesures de conservation et le suivi scientifique.
2. Les États membres s'assurent que des protocoles de collecte de données robustes, y compris, si nécessaire, des photographies ou des caméras, sont utilisés.
 3. Les capitaines des navires garantissent un accès approprié au navire et à ses opérations afin que les observateurs puissent assumer efficacement leurs responsabilités.

Article 64

Communication des informations collectées

Au plus tard le 30 juin de chaque année, les États membres communiquent à la Commission les informations collectées dans le cadre de leurs programmes nationaux d'observateurs scientifiques. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard le 31 juillet de chaque année.

CHAPITRE VI

Contrôle des navires de pêche de pays tiers dans les ports des États membres

Article 65

Obligations d'information en ce qui concerne les ports désignés et les points de contact

1. Les États membres qui souhaitent permettre l'accès à leurs ports aux navires de pêche de pays tiers transportant des espèces couvertes par la CICTA ou des produits de la pêche provenant de ces espèces qui n'ont pas été préalablement débarqués ou transbordés dans des ports:
 - a) désignent les ports auxquels les navires de pêche de pays tiers peuvent demander à accéder conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1005/2008;
 - b) désignent un point de contact aux fins de la réception de la notification préalable conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 1005/2008;
 - c) désignent un point de contact aux fins de la transmission des rapports d'inspection au port conformément à l'article 66 du présent règlement.
2. Les États membres communiquent toute modification apportée à la liste des ports désignés et aux points de contact à la Commission au moins trente jours avant que cette modification ne prenne effet. La Commission notifie ces informations au secrétariat de la CICTA au moins quatorze jours avant que les modifications ne prennent effet.

Article 66

Obligations d'information en ce qui concerne les inspections au port

1. L'État membre effectuant l'inspection communique une copie du rapport d'inspection au port visé à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1005/2008 à la Commission au plus tard dix jours à compter de la date d'achèvement de l'inspection. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au plus tard quatorze jours à compter de la date d'achèvement de l'inspection.
2. Si le rapport d'inspection au port ne peut pas être communiqué dans le délai de dix jours visé au paragraphe 1, l'État membre effectuant l'inspection indique à la Commission dans ce délai les raisons du retard et la date à laquelle le rapport sera communiqué.
3. Si les informations recueillies au cours de l'inspection fournissent des raisons de croire qu'un navire de pays tiers a commis une infraction aux mesures de conservation et de gestion de la CICTA, l'article 11 du règlement (CE) n° 1005/2008 s'applique.

CHAPITRE VII

Exécution

Article 67

Infractions présumées signalées par les États membres

1. Outre les exigences énoncées à l'article 48, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1005/2008, les États membres communiquent à la Commission, au moins 140 jours avant la réunion annuelle de la CICTA, toute information documentée qui indique une éventuelle non-application par les PCC des mesures de conservation et de gestion de la CICTA. La Commission examine ces informations et, le cas échéant, les transmet au secrétariat de la CICTA au moins 120 jours avant la réunion annuelle de la CICTA.

2. Les États membres communiquent à la Commission la liste des navires de capture d'une longueur hors tout de 12 mètres ou plus, des navires de transformation du poisson, des remorqueurs, des navires effectuant des transbordements et des navires d'appui présumés exercer des activités de pêche INN dans la zone de la convention CICTA pendant l'année en cours et l'année précédente, accompagnée des pièces justificatives concernant la présomption d'activité de pêche INN. Cette liste est communiquée au moins 140 jours avant la réunion annuelle de la CICTA. La Commission examine ces informations et, si les informations sont suffisamment documentées, les transmet au secrétariat de la CICTA au moins 120 jours avant la réunion annuelle de la CICTA en vue d'établir le projet de liste INN de la CICTA.

Article 68

Projet de liste INN de la CICTA

Les États membres surveillent étroitement les navires figurant dans le projet de liste INN de la CICTA diffusé par le secrétaire exécutif de la CICTA afin de déterminer les activités de ces navires et leurs éventuels changements de nom, de pavillon ou de propriétaire enregistré.

Article 69

Non-application présumée signalée par le secrétaire exécutif de la CICTA

1. Si la Commission reçoit du secrétaire exécutif de la CICTA des informations indiquant une non-application présumée de la part d'un État membre, la Commission transmet sans tarder ces informations à l'État membre concerné.

2. L'État membre concerné communique à la Commission, au plus tard quarante-cinq jours avant la réunion annuelle de la CICTA, les conclusions de toute enquête qui serait menée en ce qui concerne les allégations de non-application et toute mesure prise afin de répondre aux préoccupations en matière d'application. La Commission transmet ces informations au secrétaire exécutif de la CICTA au moins trente jours avant la réunion annuelle de la CICTA.

Article 70

Infractions présumées signalées par une PCC

1. Les États membres désignent un point de contact aux fins de la réception des rapports d'inspection au port des PCC.

2. Les États membres communiquent à la Commission toute modification concernant le point de contact visé au paragraphe 1 au moins trente jours avant que cette modification ne prenne effet. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA au moins quatorze jours avant que les modifications ne prennent effet.

3. Si le point de contact désigné par un État membre reçoit un rapport d'inspection au port d'une PCC attestant qu'un navire de pêche battant pavillon de cet État membre a commis une infraction aux mesures de conservation et de gestion de la CICTA, l'État membre mène rapidement une enquête sur l'infraction et, dans un délai de 160 jours à compter de la réception dudit rapport d'inspection au port, informe la Commission de l'évolution de l'enquête et de toute mesure d'exécution ayant pu être prise.

4. Si l'État membre du pavillon ne peut respecter le délai visé au paragraphe 3, il indique à la Commission les raisons du retard et la date à laquelle le rapport sur le statut de l'enquête sera communiqué.

5. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA dans un délai de 180 jours à compter de la réception du rapport d'inspection au port et inclut dans le rapport annuel visé à l'article 71 des informations relatives à l'évolution des enquêtes et à toute mesure d'exécution prise par l'État membre du pavillon.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES*Article 71***Rapport annuel**

1. Au plus tard le 20 août de chaque année, les États membres communiquent à la Commission un rapport annuel portant sur l'année précédente, comprenant des informations sur les pêcheries, la recherche, les statistiques, la gestion, les activités d'inspection et de lutte contre la pêche INN et toute information supplémentaire, le cas échéant.
2. Le rapport annuel comporte des informations sur les mesures prises pour atténuer les prises accessoires et réduire les rejets, ainsi que sur tout programme de recherche pertinent mené dans ce domaine.
3. La Commission compile les informations reçues en vertu des paragraphes 1 et 2 et les transmet sans tarder au secrétariat de la CICTA.
4. La Commission peut adopter des actes d'exécution concernant les exigences détaillées relatives au format du rapport annuel visé au présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 75, paragraphe 2.

*Article 72***Confidentialité**

Les données collectées et échangées dans le cadre du présent règlement sont traitées conformément aux règles applicables en matière de confidentialité prévues aux articles 112 et 113 du règlement (CE) n° 1224/2009.

*Article 73***Procédures relatives aux modifications**

1. Lorsque cela est nécessaire à la mise en œuvre dans le droit de l'Union des modifications apportées aux recommandations existantes de la CICTA qui deviennent contraignantes pour l'Union, et dans la mesure où les modifications apportées au droit de l'Union ne vont pas au-delà de ce qui est prévu dans les recommandations de la CICTA, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 74 afin de modifier:
 - a) les annexes II à VIII;
 - b) les délais fixés à l'article 7, paragraphe 1, à l'article 8, à l'article 9, paragraphe 1, à l'article 10, paragraphe 2, à l'article 14, paragraphes 1 et 3, à l'article 18, à l'article 20, paragraphes 2, 3 et 4, à l'article 22, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphes 1 et 2, à l'article 26, paragraphes 1 et 3, à l'article 40, paragraphe 1, à l'article 42, paragraphe 1, à l'article 44, paragraphe 3, à l'article 47, paragraphe 2, à l'article 48, paragraphes 1 et 2, à l'article 50, paragraphes 1 et 2, à l'article 56, paragraphe 3, à l'article 57, paragraphes 1, 2 et 3, à l'article 59, paragraphes 1 et 2, à l'article 64, à l'article 65, paragraphe 2, à l'article 66, paragraphes 1 et 2, à l'article 67, paragraphes 1 et 2, à l'article 69, paragraphe 2, à l'article 70, paragraphes 2, 3 et 5 et à l'article 71, paragraphe 1;
 - c) la zone prévue à l'article 14, paragraphe 1, point b);
 - d) les tailles minimales prévues à l'article 19, paragraphes 1 et 2, à l'article 24, paragraphe 2, et à l'article 29, paragraphes 2 et 3;
 - e) les tolérances prévues à l'article 19, paragraphes 2 et 3, à l'article 21 et à l'article 24, paragraphe 3;
 - f) les spécifications techniques des hameçons et des palangres prévues à l'article 25 et à l'article 38, paragraphe 5, point b);
 - g) la couverture par des observateurs scientifiques prévue à l'article 29, paragraphe 1, et à l'article 61, paragraphe 1, points a) et b);
 - h) le type d'informations et de données prévu à l'article 11, paragraphes 1, 2 et 3, à l'article 12, à l'article 20, paragraphe 2, à l'article 26, paragraphe 1, à l'article 42, paragraphe 1, à l'article 50, paragraphes 1 et 2, à l'article 54, paragraphe 4, à l'article 55, paragraphe 4, à l'article 56, paragraphe 3, et à l'article 59, paragraphe 1;
 - i) le nombre maximal de balises instrumentales prévu à l'article 9, paragraphe 4.
2. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 1 est strictement limitée à la mise en œuvre dans le droit de l'Union de modifications apportées aux recommandations concernées de la CICTA.

*Article 74***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés à l'article 73 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 73 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 73 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 75

Comité

1. La Commission est assistée par le comité de la pêche et de l'aquaculture institué par l'article 47 du règlement (UE) n° 1380/2013. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 76

Modifications du règlement (CE) n° 1936/2001

Dans le règlement (CE) n° 1936/2001, les articles 4, 5, 6, 6 bis, 7, 8 bis, 8 ter, 8 quater, 9, 9 bis et 10 à 19 sont supprimés.

Article 77

Modifications du règlement (CE) n° 1984/2003

Le règlement (CE) n° 1984/2003 est modifié comme suit:

- a) À l'article 3, les points suivants sont ajoutés:
 - «g) grand navire de pêche: un navire de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 mètres;
 - h) grand palangrier pélagique: un palangrier pélagique d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres.»
- b) À l'article 4, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:
 - «c) lorsque la pêche a été effectuée par un grand navire de pêche, il n'est accepté que si ledit navire est inscrit dans le registre CICTA des navires.»
- c) À l'article 5, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:
 - «c) lorsque la pêche a été effectuée par un grand navire de pêche, il n'est validé que si ledit navire est inscrit dans le registre CICTA des navires.»
- d) Au chapitre 2, la section suivante est ajoutée:

«Section 4

Obligations des États membres en cas de transbordements de produits dans la zone de la convention CICTA

Article 7 bis

Documents statistiques et communication d'informations

1. Lors de la validation de documents statistiques, l'État membre du pavillon des grands palangriers pélagiques veille à ce que les transbordements concordent avec le volume de captures déclaré pour chacun de ces navires.

2. L'État membre du pavillon des grands palangriers pélagiques valide les documents statistiques pour le poisson transbordé, après avoir vérifié que le transbordement a été effectué conformément aux articles 51 à 58 du règlement (UE) 2017/2107 du Parlement européen et du Conseil (*). Cette confirmation est fondée sur les informations obtenues dans le cadre du programme d'observateurs régionaux de la CICTA pour le transbordement en mer.

3. Les États membres exigent que les espèces couvertes par les programmes de document statistique qui sont capturées par les grands palangriers pélagiques dans la zone de la convention CICTA, lorsqu'elles sont importées dans leur zone ou territoire, soient accompagnées de documents statistiques validés pour les navires figurant sur la liste CICTA des grands palangriers pélagiques autorisés à transborder en mer et d'une copie de la déclaration de transbordement de la CICTA.

(*) Règlement (UE) 2017/2107 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 établissant des mesures de gestion, de conservation et de contrôle applicables dans la zone de la convention de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) et modifiant les règlements du Conseil (CE) n° 1936/2001, (CE) n° 1984/2003 et (CE) n° 520/2007 (JO L 315 du 30.11.2017, p. 1).»

Article 78

Modifications du règlement (CE) n° 520/2007

Dans le règlement (CE) n° 520/2007, l'article 4, point 1), le titre II et les annexes II, III et IV sont supprimés.

Article 79

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

ANNEXE I

ESPÈCES COUVERTES PAR LA CICTA

Famille	Nom latin	Nom français
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Thazard bâtard
	<i>Allothunnus fallai</i>	Thon élégant
	<i>Auxis rochei</i>	Bonitou
	<i>Auxis thazard</i>	Auxide
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Thonine commune/Thonine
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Thon-papillon
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Listao
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Palomète
	<i>Sarda sarda</i>	Bonite à dos rayé
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Thazard serra
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Thazard barré
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Thazard atlantique
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Thazard franc
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Thazard blanc
	<i>Thunnus alalunga</i>	Germon
	<i>Thunnus albacares</i>	Albacore
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Thon à nageoires noires
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Thon rouge du Sud
<i>Thunnus obesus</i>	Thon obèse	
<i>Thunnus thynnus</i>	Thon rouge de l'Atlantique	
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Voilier de l'Atlantique
	<i>Makaira indica</i>	Makaire noir
	<i>Makaira nigricans</i>	Makaire bleu
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Makaire blanc de l'Atlantique
	<i>Tetrapturus belone</i>	Marlin de la Méditerranée
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Makaire épée
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Makaire becune
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Espadon
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Requin-renard à gros yeux
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Requin soyeux
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Requin océanique
	<i>Prionace glauca</i>	Requin peau bleue

Famille	Nom latin	Nom français
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Requin-taupe bleu
	<i>Lamna nasus</i>	Requin-taupe commun
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Requins-marteaux
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Coryphène commune

ANNEXE II

DIRECTIVES POUR L'ÉLABORATION DES PLANS DE GESTION DES DISPOSITIFS DE CONCENTRATION DES POISSONS (DCP)

Le plan de gestion des DCP pour les flottes de senneurs à senne coulissante et de canneurs d'une PCC doit inclure les éléments suivants:

1. Description

- a) Types de DCP: DCPA = ancré; DCPD = dérivant
- b) Type de balise/bouée
- c) Nombre maximal de DCP devant être déployés par senneur et par type de DCP
- d) Distance minimale entre les DCPA
- e) Réduction des prises accessoires accidentelles et politique d'utilisation
- f) Prise en compte des interactions avec d'autres types d'engins
- g) Déclaration ou politique en matière de «propriété des DCP»

2. Accords institutionnels

- a) Responsabilités institutionnelles pour le plan de gestion des DCP
- b) Processus de demande d'autorisation du déploiement des DCP
- c) Obligations des propriétaires et capitaines de navires en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation des DCP
- d) Politique de remplacement des DCP
- e) Obligations de déclaration additionnelles au-delà du présent règlement
- f) Politique en matière de résolution des conflits en ce qui concerne les DCP
- g) Détails de toute fermeture spatiale ou temporelle, par exemple eaux territoriales, couloirs maritimes, proximité de pêcheries artisanales, etc.

3. Spécifications et exigences en matière de construction des DCP

- a) Caractéristiques de conception des DCP (description)
- b) Exigences en matière d'éclairage
- c) Réflecteurs par radar
- d) Distance visible
- e) Marques et identifiant du DCP
- f) Marques et identifiant des radiobalises (exigence pour numéros de série)
- g) Marques et identifiant des balises échosondeur (exigence pour numéros de série)
- h) Transmetteurs par satellite
- i) Recherche menée sur les DCP biodégradables
- j) Prévention des pertes ou de l'abandon des DCP
- k) Gestion de la récupération des DCP

4. Période d'application du plan de gestion des DCP

5. Moyens pour le suivi et l'examen de la mise en œuvre du plan de gestion des DCP

ANNEXE III

LISTE DES DCP DÉPLOYÉS SUR UNE BASE TRIMESTRIELLE

Identifiant du DCP		Types de DCP et d'équipement électronique		Caractéristiques de conception des DCP				Observation
Marque du DCP	N° de la balise associée	Type de DCP	Type de balise associée et/ou de dispositifs électroniques	Partie flottante du DCP		Structure sous-marine suspendue du DCP		
				Dimensions	Matériaux	Dimensions	Matériaux	
(¹)	(¹)	(²)	(³)	(⁴)	(⁵)	(⁴)	(⁶)	(⁷)
...
...

- (¹) Si la marque du DCP ou le numéro de la balise associée n'apparaît pas ou est illisible, le mentionner et fournir toutes les informations disponibles susceptibles d'aider à identifier le propriétaire du DCP.
- (²) DCP ancré, DCP naturel dérivant ou DCP artificiel dérivant.
- (³) Par exemple GPS, sondeur, etc. Si aucun dispositif électronique n'est associé au DCP, signaler cette absence d'équipement.
- (⁴) Par exemple largeur, longueur, hauteur, profondeur, maillage, etc.
- (⁵) Mentionner le matériau de la structure et du revêtement et s'il est biodégradable.
- (⁶) Par exemple filets, cordes, palmes, etc., et mentionner les caractéristiques d'emmêlement et/ou de biodégradabilité du matériau.
- (⁷) Les spécifications d'éclairage, les réflecteurs par radar et les distances visibles sont consignés dans cette section.

ANNEXE IV

EXIGENCES RELATIVES AU PROGRAMME D'OBSERVATEURS POUR LES NAVIRES PÊCHANT DES THONIDÉS TROPICAUX DANS LES ZONES GÉOGRAPHIQUES CONCERNÉES PAR LA FERMETURE SPATIOTEMPORELLE

1. Les observateurs possèdent les qualifications suivantes afin d'accomplir leurs tâches:
 - une expérience suffisante pour identifier les espèces et les engins de pêche,
 - une connaissance satisfaisante des mesures de conservation et de gestion de la CICTA évaluée par un certificat fourni par l'État membre et fondé sur les directives de formation de la CICTA,
 - la capacité à observer et à consigner avec précision,
 - une connaissance satisfaisante de la langue de l'État du pavillon du navire observé.
2. Les observateurs ne sont pas membres de l'équipage du navire de pêche observé et:
 - a) sont ressortissants d'une des PCC;
 - b) sont capables d'assumer les tâches énoncées au point 3;
 - c) n'ont actuellement pas d'intérêts financiers ou autres dans les pêcheries de thonidés tropicaux.

Tâches des observateurs

3. Les tâches de l'observateur consistent notamment à:
 - a) surveiller l'application, par les navires de pêche, des mesures de conservation et de gestion pertinentes adoptées par la commission CICTA.
En particulier, les observateurs:
 - i) enregistrent les activités de pêche réalisées et font rapport sur celles-ci;
 - ii) observent et estiment les captures et vérifient les entrées inscrites dans le journal de bord;
 - iii) repèrent et enregistrent les navires qui pourraient pêcher en violation des mesures de conservation et de gestion de la CICTA;
 - iv) vérifient la position du navire lorsqu'il se livre à une activité de capture;
 - v) réalisent des travaux scientifiques, tels que la collecte des données de tâche II, lorsque la CICTA le requiert, sur la base des directives du Comité permanent pour la recherche et les statistiques de la CICTA;
 - b) déclarer sans tarder, en tenant dûment compte de la sécurité de l'observateur, toute activité de pêche réalisée en association avec des DCP par le navire dans la zone et pendant la période visées à l'article 11;
 - c) établir des rapports généraux compilant les informations recueillies conformément au présent point 3 et permettre au capitaine du navire d'y inclure toute information pertinente.
4. Les observateurs respectent la confidentialité de toutes les informations relatives aux opérations de pêche et de transbordement des navires de pêche et acceptent par écrit cette exigence qui conditionne leur désignation.
5. Les observateurs respectent les exigences établies dans les lois et les réglementations de l'État membre du pavillon qui exerce sa juridiction sur le navire auquel l'observateur est affecté.
6. Les observateurs respectent la hiérarchie et les règles générales de conduite qui s'appliquent à tout le personnel du navire, sous réserve que ces règles ne portent pas atteinte aux obligations de l'observateur dans le cadre de ce programme, ni aux obligations énoncées au point 7.

Obligations de l'État membre du pavillon

7. Les responsabilités des États membres du pavillon des navires de pêche et de leurs capitaines en ce qui concerne les observateurs incluent notamment les éléments suivants:
 - a) les observateurs sont autorisés à avoir accès au personnel du navire ainsi qu'à l'engin et à l'équipement;

- b) sur demande, les observateurs sont également autorisés à avoir accès à l'équipement décrit ci-après, si les navires sur lesquels ils sont affectés en disposent, afin de faciliter l'exécution de leurs tâches énoncées au point 3:
- i) l'équipement de navigation par satellite;
 - ii) les écrans d'affichage radar lorsque ceux-ci sont utilisés;
 - iii) les moyens électroniques de communication;
- c) les observateurs se voient offrir le gîte et le couvert ainsi que l'accès à des installations sanitaires appropriées, dans les mêmes conditions que les officiers;
- d) les observateurs disposent d'un espace adéquat sur la passerelle ou la timonerie aux fins des travaux administratifs ainsi que d'un espace adéquat sur le pont aux fins de l'exécution des tâches d'observateur; et
- e) les États membres du pavillon veillent à ce que les capitaines, les équipages et les propriétaires des navires ne contrarient ni ne compromettent la mission d'un observateur et n'intimident pas, n'influencent pas, ne soudoient pas, ni ne cherchent à soudoyer les observateurs dans l'exercice de leurs fonctions.
-

ANNEXE V

NORMES TECHNIQUES MINIMALES POUR LES MESURES D'ATTÉNUATION

Mesure d'atténuation	Description	Spécifications
Filage de nuit avec éclairage minimal du pont	Pas de filage entre l'aube nautique et le crépuscule nautique. Éclairage minimal du pont	Le crépuscule et l'aube nautiques sont définis selon les tableaux des éphémérides nautiques pour la latitude, l'heure locale et la date concernées. L'éclairage minimal du pont ne devrait pas contrevenir aux règles de sécurité et de navigation.
Lignes d'effarouchement des oiseaux (lignes tori)	Un dispositif d'effarouchement des oiseaux est déployé pendant le filage de la palangre afin d'empêcher les oiseaux de s'approcher des avançons.	<p>Pour les navires mesurant 35 mètres ou plus:</p> <ul style="list-style-type: none"> — au moins une ligne d'effarouchement des oiseaux est déployée. Lorsque cela est possible, les navires sont encouragés à utiliser un deuxième dispositif d'effarouchement des oiseaux lors de fortes concentrations ou activités d'oiseaux; les deux lignes tori devraient être déployées de manière simultanée, de part et d'autre du virage de la ligne, — l'extension aérienne des lignes d'effarouchement des oiseaux doit être égale ou supérieure à 100 mètres, — des banderoles d'une longueur suffisante permettant d'atteindre la surface de l'eau dans des conditions calmes doivent être utilisées, — des banderoles longues doivent être déployées à des intervalles ne dépassant pas 5 mètres. <p>Pour les navires de moins de 35 mètres:</p> <ul style="list-style-type: none"> — au moins une ligne d'effarouchement des oiseaux est déployée, — l'extension aérienne doit être supérieure ou égale à 75 mètres, — des banderoles longues et/ou courtes (mais dans tous les cas supérieures à 1 mètre de longueur) doivent être utilisées et placées selon les intervalles suivants: <ul style="list-style-type: none"> — court: intervalles ne dépassant pas 2 mètres, — long: intervalles ne dépassant pas 5 mètres pour les 55 premiers mètres de la ligne d'effarouchement des oiseaux. <p>Des directives supplémentaires pour la conception et le déploiement des lignes d'effarouchement des oiseaux sont présentées dans les directives supplémentaires pour la conception et le déploiement des lignes tori.</p>
Lestage des lignes	Des poids doivent être déployés sur l'avançon avant l'opération.	<p>Un poids supérieur à un total de 45 grammes est fixé à 1 mètre de l'hameçon; ou</p> <p>Un poids supérieur à un total de 60 grammes est fixé à 3,5 mètres de l'hameçon; ou</p> <p>Un poids supérieur à un total de 98 grammes est fixé à 4 mètres de l'hameçon.</p>

DIRECTIVES SUPPLÉMENTAIRES POUR LA CONCEPTION ET LE DÉPLOIEMENT DES LIGNES TORI

Préambule

Les normes techniques minimales s'appliquant au déploiement des lignes tori sont présentées dans le tableau ci-dessus. Les présentes directives supplémentaires sont destinées à aider à la préparation et à la mise en œuvre de réglementations concernant les lignes tori pour les palangriers. Bien que les présentes directives soient relativement explicites, toute amélioration de l'efficacité des lignes tori par l'expérimentation est encouragée, dans le respect des exigences mentionnées dans le tableau ci-dessus. Les directives prennent en compte les variables environnementales et opérationnelles telles que les conditions météorologiques, la vitesse de calée et la taille du navire, paramètres qui influencent l'efficacité et la conception des lignes tori pour protéger les appâts contre les oiseaux. La conception et l'utilisation des lignes tori peuvent s'adapter à ces variables dans la mesure où les performances des dispositifs ne sont pas compromises. Des améliorations de la conception des lignes tori sont en cours et, par conséquent, il conviendra de réviser les présentes directives dans le futur.

Conception des lignes tori

1. Un dispositif adéquat de lestage apposé sur la partie de la ligne tori se trouvant dans l'eau peut en améliorer l'extension aérienne.
2. La section émergée de la ligne devrait être suffisamment légère pour que son mouvement soit imprévisible, afin d'éviter que les oiseaux ne s'y habituent, et suffisamment lourde pour ne pas être déportée par le vent.
3. La ligne est de préférence fixée au navire par un robuste émerillon baril, afin de réduire les risques d'emmêlement de la ligne.
4. Les banderoles devraient être faites d'un matériau bien visible et produire un mouvement vif et imprévisible (par exemple des lignes robustes et fines gainées de tubes de polyuréthane rouge), accrochées à la ligne tori par un robuste émerillon *pater noster*, afin de réduire les risques d'emmêlement.
5. Chaque banderole devrait comporter deux ou plusieurs rubans.
6. Chaque paire de banderoles devrait être détachable au moyen d'une agrafe, afin de faciliter le stockage de la ligne.

Déploiement des lignes tori

1. La ligne devrait être suspendue à une perche fixée au navire. La perche tori devrait être la plus haute possible, afin que le dispositif protège les appâts sur une grande distance en arrière du navire et ne s'emmêle pas dans l'engin de pêche. Plus la perche est haute, plus les appâts sont protégés. Par exemple, une hauteur d'environ 7 mètres au-dessus de la surface peut protéger les appâts sur environ 100 mètres.
2. Si les navires n'utilisent qu'une seule ligne tori, celle-ci devrait être placée au-dessus du vent par rapport aux appâts immergés. Si les hameçons munis d'appâts sont déployés à l'extérieur de la zone de la poupe, le point de jonction de la ligne tori devrait être placé à plusieurs mètres de distance de la poupe, le long du navire où les appâts sont déployés. Si les navires utilisent deux lignes tori, les hameçons munis d'appâts devraient être déployés dans la zone délimitée par les deux lignes tori.
3. Le déploiement de plusieurs lignes tori est encouragé afin de mieux protéger les appâts contre les oiseaux.
4. Étant donné le risque de cassure et d'emmêlement de la ligne, des lignes tori de rechange devraient être embarquées afin de remplacer les lignes endommagées et ainsi de permettre la poursuite des opérations de pêche. Des dispositifs de rupture peuvent être placés sur la ligne tori afin de réduire les problèmes de sécurité et les problèmes opérationnels si un flotteur de palangre s'emmêle ou s'enchevêtre avec la partie de la ligne tori immergée dans l'eau.
5. Lorsque les pêcheurs utilisent des lanceurs d'appâts, ils doivent s'assurer de la synchronisation entre les machines et les lignes tori en veillant à ce que le lanceur d'appâts les envoie directement sous la protection de la ligne tori. Lorsqu'ils ont recours à un ou plusieurs lanceurs d'appâts permettant d'envoyer des appâts à bâbord et tribord, deux lignes tori devraient être utilisées.
6. Lorsque les pêcheurs lancent l'avançon à la main, ils devraient s'assurer que les hameçons munis d'appâts et les parties enroulées de l'avançon sont lancés sous la protection de la ligne tori en évitant tout remous de l'hélice pouvant réduire le taux d'immersion.
7. Les pêcheurs sont encouragés à installer des treuils manuels, hydrauliques ou électriques afin de faciliter le déploiement et la levée des lignes tori.

ANNEXE VI

EXIGENCES DÉTAILLÉES RELATIVES À LA REMISE À LA MER DES TORTUES MARINES

En ce qui concerne les pratiques de manipulation en toute sécurité

- i) Pour sortir de l'eau une tortue marine, un panier ou une époussette approprié est utilisé pour hisser à bord la tortue marine qui a été prise à l'hameçon ou qui s'est emmêlée dans un engin. Pour hisser une tortue marine hors de l'eau, il ne faut pas tirer sur la ligne qui est fixée ou emmêlée autour de son corps. Si la tortue marine ne peut pas être sortie de l'eau en toute sécurité, l'équipage devrait couper la ligne le plus près possible de l'hameçon en veillant à ne pas infliger de blessure supplémentaire inutile à la tortue marine.
- ii) Lorsque les tortues marines sont hissées à bord, les opérateurs du navire ou l'équipage évaluent l'état des tortues marines qui sont capturées ou emmêlées avant de les remettre à l'eau. Les tortues marines se déplaçant avec difficulté ou ne réagissant pas sont détenues à bord dans la mesure du possible et il convient de leur porter secours afin de leur donner un maximum de chances de survie avant leur remise à l'eau. Ces pratiques sont décrites plus avant dans les directives de la FAO visant à réduire la mortalité des tortues marines dans les opérations de pêche.
- iii) Dans la mesure du possible, les tortues marines manipulées dans les opérations de pêche ou pendant des programmes nationaux d'observateurs (par exemple activités de marquage) sont manipulées conformément aux directives de la FAO visant à réduire la mortalité des tortues marines dans les opérations de pêche.

En ce qui concerne l'emploi de coupe-lignes

- i) Les palangriers transportent à leur bord des coupe-lignes et les utilisent lorsqu'il n'est pas possible de retirer l'hameçon sans blesser les tortues marines afin de les remettre à l'eau.
- ii) Les autres types de navires qui utilisent des engins dans lesquels les tortues marines sont susceptibles de s'emmêler ont à leur bord des coupe-lignes et utilisent ces outils pour retirer l'engin en toute sécurité et remettre les tortues à l'eau.

En ce qui concerne l'emploi de dispositifs de retrait de l'hameçon

- i) Les palangriers ont à bord des dispositifs de retrait de l'hameçon afin de décrocher efficacement l'hameçon de la tortue marine.
- ii) Il ne faut pas tenter de retirer un hameçon qu'une tortue a avalé. En revanche, il y a lieu de couper la ligne le plus près possible de l'hameçon en veillant à ne pas infliger de blessure supplémentaire inutile aux tortues marines.

—

ANNEXE VII

TRANSBORDEMENT AU PORT

1. Le transbordement au port par des navires de l'Union ou dans les ports de l'Union de thonidés et d'espèces apparentées et de toute autre espèce capturée en association avec ces espèces dans la zone de la convention CICTA respecte les procédures ci-après.

Obligations de notification

2. Navire de pêche
 - 2.1. Au moins quarante-huit heures avant la réalisation des opérations de transbordement, le capitaine du navire de pêche doit indiquer le nom du navire de charge et la date/l'heure du transbordement aux autorités de l'État du port.
 - 2.2. Le capitaine d'un navire de pêche communique, au moment du transbordement, à son État membre du pavillon les informations suivantes:
 - les quantités de thonidés et d'espèces apparentées, si possible par stock, à transborder,
 - les quantités d'autres espèces capturées en association avec des thonidés et des espèces apparentées, par espèce, si elle est connue, à transborder,
 - la date et le lieu du transbordement,
 - le nom, le numéro d'immatriculation et le pavillon du navire de charge receveur, et
 - l'emplacement géographique des captures par espèce et, le cas échéant, par stock, conformément aux zones statistiques de la CICTA.
 - 2.3. Le capitaine du navire de pêche concerné remplit et transmet à son État membre du pavillon la déclaration de transbordement de la CICTA, ainsi que son numéro dans le registre CICTA des navires de pêche, le cas échéant, au plus tard quinze jours après le transbordement.

3. Navire receveur

- 3.1. Au plus tard vingt-quatre heures avant le début et à la fin du transbordement, le capitaine du navire de charge receveur informe les autorités de l'État du port des quantités de thonidés et d'espèces apparentées transbordées sur son navire, et il remplit et transmet, dans les vingt-quatre heures, la déclaration de transbordement de la CICTA aux autorités compétentes.
- 3.2. Le capitaine du navire de charge receveur, au moins quarante-huit heures avant le débarquement, remplit et transmet une déclaration de transbordement de la CICTA aux autorités compétentes de l'État du débarquement.

Coopération entre l'État du port et l'État du débarquement

4. L'État du port et l'État du débarquement visés aux points ci-dessus examinent les informations reçues conformément aux dispositions de la présente annexe, si nécessaire en coopération avec la PCC du pavillon du navire de pêche, afin de déterminer la concordance entre les déclarations de captures, de transbordement et de débarquement de chaque navire. Cette vérification est réalisée de façon à causer le moins possible de problèmes et de perturbations pour le navire et à éviter toute dégradation du poisson.

Déclaration

5. Chaque État membre du pavillon du navire de pêche inclut dans son rapport annuel, soumis à la CICTA, le détail des transbordements réalisés par ses navires.

ANNEXE VIII

PROGRAMME RÉGIONAL D'OBSERVATEURS DE LA CICTA POUR LE TRANSBORDEMENT EN MER

1. Les États membres exigent que les navires de charge inscrits dans le registre CICTA des navires autorisés à recevoir des transbordements dans la zone de la convention CICTA et qui procèdent à des transbordements en mer aient à leur bord un observateur régional de la CICTA durant chaque opération de transbordement dans cette zone.
2. Les observateurs sont désignés par la CICTA et sont embarqués à bord des navires de charge autorisés à recevoir des transbordements dans la zone de la convention CICTA à partir de grands palangriers pélagiques battant pavillon des PCC qui mettent en œuvre le programme d'observateurs régionaux de la CICTA.

Désignation des observateurs

3. Les observateurs désignés possèdent les qualifications suivantes afin d'accomplir leurs tâches:
 - une capacité avérée à identifier les espèces couvertes par la CICTA ainsi que les engins de pêche, la préférence étant donnée en priorité aux personnes ayant de l'expérience comme observateur à bord de palangriers pélagiques,
 - une connaissance satisfaisante des mesures de conservation et de gestion de la CICTA,
 - la capacité à observer et à consigner avec précision,
 - une connaissance satisfaisante de la langue de l'État du pavillon du navire observé.

Obligations des observateurs

4. Les observateurs:
 - a) ont terminé la formation technique requise dans les directives établies par la CICTA;
 - b) ne sont pas ressortissants ou citoyens de l'État du pavillon du navire de charge receveur;
 - c) sont capables d'assumer les tâches énoncées au point 5;
 - d) figurent dans la liste des observateurs tenue par la CICTA;
 - e) ne sont pas membres de l'équipage du grand palangrier pélagique ou du navire de charge et ne sont pas non plus employés de l'entreprise d'un grand palangrier pélagique ou d'un navire de charge.
5. L'observateur vérifie que le grand palangrier pélagique et le navire de charge respectent les mesures pertinentes de conservation et de gestion adoptées par la CICTA. Les tâches des observateurs consistent notamment à:
 - 5.1. visiter le grand palangrier pélagique qui a l'intention de procéder à un transbordement sur un navire de charge, en prenant en considération les préoccupations visées au point 9, et effectuer les tâches suivantes avant la réalisation du transbordement:
 - a) vérifier la validité de l'autorisation ou de la licence du navire de pêche relative à la pêche de thonidés, d'espèces apparentées et de toute autre espèce capturée en association avec ces espèces dans la zone de la convention CICTA;
 - b) contrôler les autorisations préalables du navire de pêche de transborder en mer délivrées par la PCC du pavillon et, le cas échéant, par l'État côtier;
 - c) vérifier et consigner la quantité totale de la capture se trouvant à bord par espèce et, dans la mesure du possible, par stock, ainsi que les quantités à transborder sur le navire de charge;
 - d) vérifier que le système de surveillance des navires par satellite (VMS) fonctionne et examiner le journal de bord en vérifiant les entrées consignées, dans la mesure du possible;
 - e) vérifier si des captures se trouvant à bord proviennent de transferts d'autres navires et contrôler la documentation de ces transferts;
 - f) en cas de suspicion d'infraction de la part du navire de pêche, déclarer immédiatement l'infraction ou les infractions au capitaine du navire de charge (en tenant dûment compte des questions de sécurité) et à la société en charge de la mise en œuvre du programme d'observateurs, laquelle transmet la déclaration dans les meilleurs délais aux autorités de la PCC du pavillon du navire de pêche; et
 - g) consigner les résultats de ces observations concernant le navire de pêche dans le rapport d'observation;

- 5.2. observer les activités du navire de charge et:
- enregistrer les activités de transbordement effectuées et faire rapport sur celles-ci;
 - vérifier la position du navire lorsqu'il effectue le transbordement;
 - observer et estimer les quantités de thonidés et d'espèces apparentées transbordées par espèce, si elle est connue, et, dans la mesure du possible, par stock;
 - observer et estimer les quantités d'autres espèces capturées en association avec des thonidés et des espèces apparentées, par espèce, si elle est connue;
 - vérifier et enregistrer le nom du grand palangrier pélagique concerné et son numéro de registre CICTA;
 - vérifier les données incluses dans la déclaration de transbordement, notamment en les comparant avec celles du journal de bord du grand palangrier pélagique, dans la mesure du possible;
 - certifier les données incluses dans la déclaration de transbordement;
 - contresigner la déclaration de transbordement; et
 - observer et estimer les quantités de produits par espèce lors du déchargement au port où l'observateur est débarqué afin de vérifier que ces quantités concordent avec les quantités reçues pendant les opérations de transbordement en mer;
- 5.3. en outre, l'observateur accomplit les tâches suivantes:
- délivrer un rapport quotidien des activités de transbordement du navire de charge;
 - établir des rapports généraux compilant les informations recueillies conformément aux fonctions de l'observateur et permettre au capitaine d'y inclure toute information pertinente;
 - soumettre au secrétariat de la CICTA le rapport général visé au point b) dans les vingt jours suivant la fin de la période d'observation;
 - assumer toutes autres fonctions, telles qu'elles sont définies par la CICTA.
6. Les observateurs respectent la confidentialité de toutes les informations relatives aux opérations de pêche des grands palangriers pélagiques et aux propriétaires des grands palangriers pélagiques, et acceptent par écrit cette exigence qui conditionne leur désignation.
7. Les observateurs respectent les exigences établies dans les lois et les réglementations de l'État membre du pavillon et, le cas échéant, de l'État côtier, qui exerce sa juridiction sur le navire auquel l'observateur est affecté.
8. Les observateurs respectent la hiérarchie et les règles générales de conduite qui s'appliquent à tout le personnel du navire, sous réserve que ces règles ne portent pas atteinte aux obligations de l'observateur dans le cadre de ce programme, ni aux obligations du personnel du navire énoncées au point 9.

Responsabilités des États du pavillon des navires de charge

9. Les conditions liées à la mise en œuvre du programme régional d'observateurs en ce qui concerne les États du pavillon des navires de charge et leurs capitaines incluent notamment les éléments suivants:
- les observateurs sont autorisés à avoir accès au personnel du navire, à la documentation pertinente ainsi qu'à l'engin et à l'équipement;
 - sur demande, les observateurs sont également autorisés à avoir accès à l'équipement décrit ci-après, si les navires sur lesquels ils sont affectés en disposent, afin de faciliter l'exécution de leurs tâches énoncées au point 5:
 - l'équipement de navigation par satellite;
 - les écrans d'affichage radar lorsque ceux-ci sont utilisés;
 - les moyens électroniques de communication; et
 - la balance utilisée pour peser le produit transbordé;
 - les observateurs se voient offrir le gîte et le couvert ainsi que l'accès à des installations sanitaires appropriées, dans les mêmes conditions que les officiers;
 - les observateurs disposent d'un espace adéquat sur la passerelle ou la timonerie aux fins des travaux administratifs ainsi que d'un espace adéquat sur le pont aux fins de l'exécution des tâches d'observateur;

- e) les observateurs sont autorisés à déterminer la méthode et l'emplacement les plus appropriés aux fins de la visualisation des opérations de transbordement et de l'estimation des espèces/stocks ainsi que des quantités transbordées. À cet égard, le capitaine du navire de charge, en tenant dûment compte des préoccupations d'ordre pratique et en matière de sécurité, répond aux besoins des observateurs, y compris, lorsque ces derniers le demandent, en plaçant de manière temporaire le produit sur le pont du navire de charge afin que les observateurs puissent procéder à leur inspection et en leur accordant le temps nécessaire pour qu'ils puissent exercer leurs fonctions. Les observations sont réalisées de façon à causer le moins possible de problèmes et à ne pas porter atteinte à la qualité des produits transbordés;
- f) compte tenu des dispositions du point 10, le capitaine du navire de charge veille à ce que l'observateur reçoive l'assistance dont il a besoin afin de garantir un transport en toute sécurité entre le navire de charge et le navire de pêche si les conditions météorologiques et autres le permettent; et
- g) les États du pavillon veillent à ce que les capitaines, les équipages et les propriétaires des navires ne contrarient ni ne compromettent la mission des observateurs et n'intimident pas, n'influencent pas, ne soudoient pas, ni ne cherchent à soudoyer les observateurs dans l'exercice de leurs fonctions.

Responsabilités des grands palangriers pélagiques pendant les opérations de transbordement

10. Les observateurs sont autorisés à visiter le navire de pêche, si les conditions météorologiques et autres le permettent, et ont accès au personnel, à toute la documentation pertinente et aux zones du navire nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions énoncées au point 5. Le capitaine du navire de pêche veille à ce que l'observateur reçoive l'assistance dont il a besoin afin de garantir un transport en toute sécurité entre le navire de charge et le navire de pêche. Si les conditions présentent un risque inacceptable pour la sécurité de l'observateur et empêchent notamment de procéder à une visite du grand palangrier pélagique avant le début des opérations de transbordement, ces opérations de transbordement peuvent quand même être réalisées.

Redevances au titre des observateurs

11. Les coûts de mise en œuvre de ce programme sont supportés par les PCC du pavillon des grands palangriers pélagiques souhaitant procéder à des opérations de transbordement. Les redevances sont calculées sur la base de la totalité des coûts du programme. Ces redevances sont versées sur un compte spécial du secrétariat de la CICTA et le secrétariat de la CICTA gère ce compte aux fins de la mise en œuvre de ce programme.
 12. Aucun grand palangrier pélagique ne peut participer au programme de transbordement en mer si les redevances requises aux termes du point 11 n'ont pas été versées.
-

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2017/2108 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 novembre 2017

modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité et, partant, de confiance des passagers, grâce aux normes de sécurité communes définies par la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, et de préserver des conditions de concurrence égales, il convient d'améliorer l'application de ladite directive. La directive 2009/45/CE ne devrait s'appliquer qu'aux navires et engins à passagers pour lesquels les normes de sécurité qu'elle définit ont été conçues. Certains types de navire spécifiques, et notamment les annexes, les voiliers et les navires transportant, par exemple vers des installations offshore, du personnel formé qui n'est pas engagé dans les activités du navire, devraient dès lors être exclus de son champ d'application.
- (2) Les annexes transportées par des navires sont utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passagers directement à terre et inversement en empruntant la route maritime sûre la plus courte. Elles ne sont pas appropriées pour d'autres types de prestations de services, telles que les excursions touristiques littorales, et ne devraient pas être utilisées pour ces autres types de prestations. Ces excursions devraient être assurées par des navires qui répondent aux exigences de l'État côtier relatives aux navires à passagers, comme le prévoient entre autres les lignes directrices de l'OMI (MSC.1/Circ.1417 sur les lignes directrices relatives aux annexes de navires à passagers). Les États membres et la Commission devraient encourager l'OMI à revoir les lignes directrices afin de renforcer la sécurité. La Commission devrait évaluer s'il convient de rendre les lignes directrices obligatoires.
- (3) La directive 2009/45/CE exclut de son champ d'application les navires à passagers qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques. Les voiliers ne devraient pas être munis d'un certificat conformément à ladite directive dans la mesure où leur propulsion mécanique est réservée à un usage accessoire ou d'urgence. Par conséquent, la Commission devrait évaluer la nécessité de fixer des prescriptions européennes communes pour cette catégorie de navires à passagers d'ici à 2020.
- (4) Les installations offshore sont desservies par des navires qui transportent des travailleurs. Ces travailleurs sont tenus de terminer avec succès une formation obligatoire de sécurité et de satisfaire à certains critères d'aptitude médicale. Ils devraient dès lors faire l'objet de règles différentes et spécifiques en matière de sécurité, hors du champ d'application de la présente directive. Les États membres et la Commission devraient soutenir activement les travaux en cours au sein de l'OMI dans le domaine des normes de sécurité pour les navires qui desservent les installations offshore, au-delà de sa résolution MSC.418(97).

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 167.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 4 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

⁽³⁾ 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 (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- (5) Le programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) a montré que tous les États membres ne certifient pas les navires en aluminium conformément à la directive 2009/45/CE. Cela crée des disparités qui compromettent l'objectif de réalisation d'un niveau de sécurité commun élevé pour les passagers effectuant des voyages nationaux par mer dans l'Union. Afin d'éviter des divergences dans l'application découlant des différences dans l'interprétation de la définition de l'aluminium en tant que matériau équivalent et l'applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes, résultant des différentes interprétations du champ d'application de la directive, il convient de clarifier la notion de matériau équivalent dans la directive 2009/45/CE. Les États membres devraient être autorisés à opter pour des mesures plus strictes de prévention des incendies conformément aux dispositions de la présente directive relatives aux prescriptions de sécurité supplémentaires.
- (6) Un nombre important de navires à passagers construits en alliage d'aluminium assurent des liaisons maritimes régulières et fréquentes entre différents ports d'un État membre. Au vu des conséquences graves qu'aurait l'obligation de respecter les exigences de la présente directive sur ces opérations de transport et les conditions socio-économiques connexes, et compte tenu des implications financières et techniques qui en découleraient pour les navires existants et les navires neufs, les États membres concernés devraient avoir la possibilité, pendant une durée limitée, d'appliquer le droit national à ces navires à passagers, tout en veillant à ce que le niveau de sécurité soit dûment préservé.
- (7) Afin de renforcer la clarté et la cohérence juridiques et, partant, le niveau de sécurité, il convient de mettre à jour un certain nombre de définitions et de références et de les aligner davantage sur les règles internationales ou de l'Union en la matière. Ce faisant, il convient de veiller tout particulièrement à ne pas modifier le champ d'application existant de la directive 2009/45/CE. En particulier, la définition du bateau traditionnel devrait être mieux alignée sur la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, tout en préservant les critères actuels de l'année de construction et du type de matériau. La définition du bateau de plaisance et de l'engin de plaisance devrait être mieux alignée sur la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (ci-après dénommée «convention SOLAS de 1974»).
- (8) Compte tenu du principe de proportionnalité, les exigences prescriptives actuelles dérivées de la convention SOLAS de 1974 se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres. En outre, les petits navires sont principalement construits dans des matériaux autres que l'acier. Dès lors, seul un nombre très limité de ces navires a fait l'objet d'une certification conformément à la directive 2009/45/CE. En l'absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive 2009/45/CE, les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres devraient dès lors être exclus du champ d'application de ladite directive et être soumis à des normes de sécurité spécifiques définies par les États membres, qui sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires en termes de distance par rapport à la côte ou au port et de conditions météorologiques. Lors de la définition de ces normes, les États membres devraient tenir compte des lignes directrices que la Commission devrait publier. Ces lignes directrices devraient prendre en considération tout accord international et toute convention internationale de l'OMI, le cas échéant, et éviter de créer des exigences supplémentaires par rapport à la réglementation internationale en la matière. La Commission est invitée à adopter ces lignes directrices aussi rapidement que possible.
- (9) Afin de simplifier encore la délimitation des zones maritimes figurant dans la directive 2009/45/CE et de minimiser la charge pesant sur les États membres, il convient de supprimer les critères redondants ou inadéquats. Tout en maintenant le niveau de sécurité, la délimitation des zones maritimes dans lesquelles des navires de classe C et D peuvent naviguer devrait être simplifiée en supprimant le critère «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre» et le critère de la distance par rapport à un refuge. L'adéquation d'une ligne côtière particulière comme lieu de refuge constitue un paramètre dynamique qui ne peut être évalué qu'au cas par cas par les États membres. Si nécessaire, toute restriction d'exploitation pour un navire particulier liée à son éloignement d'un lieu de refuge devrait être notée dans le certificat de sécurité pour navire à passagers.
- (10) En raison des caractéristiques géographiques et météorologiques particulières et du nombre élevé d'îles qui doivent être desservies régulièrement et fréquemment en Grèce, tant avec la partie continentale qu'entre les îles, et du nombre important de liaisons maritimes possibles qui en découle, la Grèce devrait être autorisée à déroger aux exigences relatives à la délimitation des zones maritimes. En lieu et place, la Grèce devrait être autorisée à déterminer la classe des navires à passagers en fonction de la route maritime sur laquelle ils opèrent, tout en maintenant les mêmes critères pour les classes de navires à passagers et les mêmes normes de sécurité.
- (11) Afin d'éviter les conséquences négatives involontaires des dispositions actuelles en vertu desquelles les navires de charge transformés ne peuvent être considérés comme des navires à passagers neufs, il convient de préciser que les exigences en matière de transformation s'appliquent à tout navire, et non uniquement aux navires à passagers existants.

⁽¹⁾ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

- (12) Étant donné que, conformément à la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, un État du port peut inspecter un navire à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse battant un pavillon autre que le sien, lorsque ce navire ou cet engin effectue un voyage national, les dispositions particulières de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2009/45/CE sont redondantes et devraient être supprimées.
- (13) Compte tenu de la différence d'approche entre les exigences de la convention SOLAS de 1974 relatives à la stabilité en cas d'avarie et les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers dans l'Union figurant dans la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, il convient d'évaluer la nécessité de ladite directive et sa valeur ajoutée en se demandant si les exigences de la convention SOLAS de 1974 en question assurent le même niveau de sécurité.
- (14) Afin d'accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des mesures de sécurité supplémentaires, la Commission devrait créer et tenir à jour une base de données. Celle-ci devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Les mesures adoptées devraient être accessibles au public.
- (15) Eu égard aux modifications apportées par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les pouvoirs conférés à la Commission pour mettre en œuvre la directive 2009/45/CE devraient être mis à jour en conséquence. Des actes d'exécution devraient être adoptés conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (16) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, ainsi que l'expérience, et d'accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire, et la mise à jour des prescriptions techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (17) Étant donné que la référence spécifique aux travaux en cours au sein de l'OMI, figurant à l'article 14 de la directive 2009/45/CE, est devenue obsolète, il y a lieu de supprimer cet article. Cependant, les objectifs généraux de l'action internationale visant à améliorer la sécurité des navires à passagers et à établir des conditions de concurrence égales demeurent pertinents et devraient être poursuivis conformément aux traités. À cet effet, les États membres et la Commission devraient œuvrer dans le cadre de l'OMI pour réviser et améliorer les règles de la convention SOLAS de 1974.
- (18) Il importe que les sanctions prévues par les États membres soient correctement mises en œuvre et soient effectives, proportionnées et dissuasives.
- (19) Compte tenu du cycle complet des visites de contrôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la directive 2009/45/CE au plus tard le 21 décembre 2026 et présenter un rapport sur ce point au Parlement européen et au Conseil. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (20) Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive, il convient d'autoriser ces États membres à déroger aux dispositions de la présente directive. Cela signifie que tant qu'il est satisfait à ces conditions, ces États membres ne sont pas tenus de transposer la présente directive.
- (21) L'humain est un facteur essentiel pour la sécurité des navires et les procédures en la matière. Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité, il importe de prendre en compte le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail à bord et formation, y compris la formation aux opérations de sauvetage et d'urgence transfrontières, conformément aux exigences internationales. Les États membres et la Commission devraient dès lors adopter une attitude volontariste au niveau international afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des marins à bord des navires.

⁽¹⁾ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

⁽²⁾ Directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (JO L 123 du 17.5.2003, p. 22).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(22) Afin de faciliter le processus de mise en œuvre, l'AESM devrait prêter assistance à la Commission et aux États membres en conformité avec les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

(23) Il convient dès lors de modifier la directive 2009/45/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2009/45/CE

La directive 2009/45/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) "conventions internationales": les conventions suivantes, y compris leurs protocoles et leurs modifications, dans leur version actualisée:

i) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974); et

ii) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;»;

b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) "recueil de règles de stabilité à l'état intact": le "recueil de règles de stabilité à l'état intact de tous les types de navires visés par des instruments de l'OMI", contenu dans la résolution A.749(18) de l'assemblée de l'OMI du 4 novembre 1993, ou le "recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008", contenu dans la résolution MSC.267(85) de l'OMI du 4 décembre 2008, dans leur version actualisée;»;

c) le point g) ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.38 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds;»;

d) le point m) est remplacé par le texte suivant:

«m) "hauteur d'étrave": la hauteur d'étrave définie à la règle 39 de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;»;

e) au point q), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«q) "zone maritime": toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 4;»;

f) le point r) est remplacé par le texte suivant:

«r) "zone portuaire": toute zone qui n'est pas une zone maritime établie en application de l'article 4, définie par l'État membre ayant juridiction sur ladite zone, qui s'étend jusqu'aux installations portuaires permanentes les plus éloignées formant partie intégrante du système portuaire ou jusqu'aux limites définies par les caractéristiques géographiques naturelles protégeant un estuaire ou une zone abritée similaire;»;

g) le point s) est supprimé;

h) le point u) est remplacé par le texte suivant:

«u) "État du port": l'État membre au départ ou à destination du port ou des ports duquel ou desquels un navire ou un engin battant un autre pavillon que celui dudit État membre effectue des voyages nationaux;»;

i) le point v) est remplacé par le texte suivant:

«v) "organisme agréé": un organisme agréé en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil ^(*);

^(*) Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).»;

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

j) le point y) est remplacé par le texte suivant:

«y) “personne à mobilité réduite”: une personne ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge;»;

k) les points suivants sont ajoutés:

- «z) “voilier”: un navire propulsé au moyen de voiles, même s'il est doté d'une propulsion mécanique à des fins auxiliaires et d'urgence;
- z bis) “matériau équivalent”: l'alliage d'aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, en soi ou après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité, à l'issue de l'essai au feu standard;
- z ter) “essai au feu standard”: un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans un four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps, conformément à la méthode d'essai spécifiée dans le recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010, contenu dans la résolution MSC.307(88) de l'OMI du 3 décembre 2010, dans sa version actualisée;
- z quater) “bateau traditionnel”: tout type de navire à passagers historique conçu avant 1965, ainsi que les répliques de ces navires, construit essentiellement en matériaux d'origine, y compris les navires conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;
- z quinquies) “bateau de plaisance ou engin de plaisance”: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion;
- z sexies) “annexe”: un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de douze passagers d'un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour;
- z septies) “navire de maintenance en mer”: un navire utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins du navire;
- z octies) “engin de maintenance en mer”: un engin utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins de l'engin;
- z nonies) “réparations, transformations et modifications d'importance majeure”: l'un des changements suivants:
- tout changement modifiant de façon notable les dimensions d'un navire, tel que l'allongement par adjonction d'une nouvelle coque centrale,
 - tout changement modifiant de façon notable la capacité en passagers admise par le navire, tel que la conversion du pont à véhicules en logement pour les passagers,
 - tout changement augmentant de façon notable la durée de service d'un navire, tel que le renouvellement des logements pour passagers sur tout un pont,
 - toute transformation de tout type de navire en navire à passagers.»

2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux navires et engins à passagers suivants qui, quel que soit leur pavillon, effectuent des voyages nationaux:

- a) les navires à passagers neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres;
- b) les engins à passagers à grande vitesse.

Chaque État membre, en sa qualité d'État du port, s'assure que les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon d'un État autre qu'un État membre satisfont entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages nationaux dans ledit État membre.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux navires à passagers qui:
 - i) sont des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes;
 - ii) sont des voiliers;

- iii) sont des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques;
 - iv) sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à grande vitesse [résolution MSC 36(63) ou MSC 97(73)] ou les engins à portance dynamique [résolution A.373(X)];
 - v) sont des navires en bois de construction primitive;
 - vi) sont des bateaux traditionnels;
 - vii) sont des bateaux de plaisance;
 - viii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires;
 - ix) sont des navires de maintenance en mer; ou
 - x) sont des annexes;
- b) aux engins à passagers à grande vitesse qui:
- i) sont des engins de guerre ou destinés aux transports de troupes;
 - ii) sont des engins de plaisance;
 - iii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires; ou
 - iv) sont des navires de maintenance en mer.

3. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont aucun navire ou engin à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui entendent se prévaloir de la présente dérogation communiquent à la Commission au plus tard le 21 décembre 2019 s'ils satisfont aux conditions et informent la Commission chaque année par la suite de tout changement ultérieur. Ces États membres ne peuvent autoriser des navires ou engins à passagers qui relèvent du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon tant qu'ils n'ont pas transposé et mis en œuvre la présente directive.»

3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Catégories de zones maritimes et classes de navires à passagers

1. Les zones maritimes sont réparties en différentes catégories, à savoir:

“zone A”	une zone maritime en dehors des zones B, C et D.
“zone B”	une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais qui est en dehors des zones C et D.
“zone C”	une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais en dehors de la zone D. En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
“zone D”	une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne. En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.

2. Chaque État membre:
- établit et actualise, si nécessaire, une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction;
 - détermine la limite intérieure de la zone maritime la plus proche de sa côte;
 - publie cette liste dans une base de données publique consultable sur le site internet de l'autorité maritime compétente;
 - notifie à la Commission l'emplacement de ces informations et l'avertit lorsque la liste est modifiée.

3. Par dérogation à l'obligation d'établir une liste de zones maritimes, la Grèce peut établir et met à jour, si nécessaire, une liste des routes maritimes couvrant les routes maritimes en Grèce, en appliquant les critères correspondants pour les catégories figurant au paragraphe 1.

4. Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils peuvent opérer, à savoir:

«classe A»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones A, B, C et D.
«classe B»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones B, C et D.
«classe C»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones C et D.
«classe D»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans la zone D.

5. Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1, points 1.4.10 et 1.4.11, du recueil HSC 1994, ou au chapitre 1, points 1.4.12 et 1.4.13 du recueil HSC 2000 sont d'application.»

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État du port, reconnaît le certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et le permis d'exploiter délivré par un autre État membre pour les engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux ou le certificat de sécurité pour navire à passagers visé à l'article 13 et délivré par un autre État membre pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux.»

b) le paragraphe 3 est supprimé;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les équipements marins qui sont conformes aux exigences de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil (*) sont considérés comme étant conformes aux exigences de la présente directive.

(*) Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).»

5) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques satisfont aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'un organisme agréé ou des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).»;

ii) le point c) est supprimé;

- b) au paragraphe 2, point b),
- le point ii) est supprimé;
 - le point iii) est remplacé par le texte suivant:
 - «iii) nonobstant le point i), les navires à passagers neufs de la classe D sont exemptés de l'exigence relative à la hauteur minimale d'étrave fixée dans la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;»
- c) le paragraphe 3 est modifié comme suit:
- i) les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:
 - «c) les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles de l'administration de l'État du pavillon; ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalant à celui résultant des chapitres II-1 et II-2 de l'annexe I tout en tenant compte des conditions locales d'exploitation particulières aux zones maritimes où les navires de ces classes sont autorisés à opérer; avant que les navires à passagers existants des classes C et D puissent effectuer des voyages nationaux réguliers dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon obtient l'accord de l'État du port sur ces règles;
 - d) lorsqu'un État membre estime que les règles imposées par l'administration de l'État du port conformément au point c) du présent paragraphe ne sont pas raisonnables, il le notifie immédiatement à la Commission. La Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide du caractère raisonnable ou non de ces règles. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.»
 - ii) les points e) et f) sont supprimés;
- d) le paragraphe 4 est modifié comme suit:
- i) au point a), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:
 - «— s'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A.373(10) de l'OMI, dans sa version actualisée;»
 - ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:
 - «c) la construction et l'entretien des engins à passagers à grande vitesse et de leurs équipements satisfont aux règles de classification des engins à grande vitesse d'un organisme agréé ou à des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE.»
- e) les paragraphes suivants sont ajoutés:
- «5. En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs énoncées au paragraphe 2, point a); les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.
6. Les navires construits dans un matériau équivalent avant le 20 décembre 2017 respectent les exigences de la présente directive au plus tard le 22 décembre 2025.
7. Par dérogation à la présente directive, un État membre qui, au 20 décembre 2017, a sous son pavillon plus de soixante navires à passagers construits en alliage d'aluminium peut exempter des dispositions de la présente directive les navires à passagers suivants pendant les périodes suivantes:
- a) les navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium après le 20 décembre 2017, pendant une période de dix ans après cette date; et,
 - b) les navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium avant le 20 décembre 2017, pendant une période de douze ans après cette date,
- à condition que ces navires opèrent exclusivement entre des ports de l'État membre concerné.
- Tout État membre qui entend se prévaloir de la présente exemption en informe la Commission au plus tard le 21 décembre 2019 et lui en communique le contenu. Il communique également à la Commission tout changement ultérieur. La Commission informe les autres États membres conformément à l'article 9, paragraphe 4.»

6) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les navires rouliers à passagers de la classe C dont la quille a été posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date, ou qui se trouvaient alors à un stade de construction équivalent, et tous les navires rouliers à passagers des classes A et B se conforment aux articles 6, 8 et 9 de la directive 2003/25/CE.»;

b) le paragraphe 2 est supprimé.

7) L'article 8 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est supprimé;

b) le paragraphe 4 est supprimé.

8) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Un État membre peut, en suivant la procédure prévue au paragraphe 4, adopter des mesures autorisant des équivalences pour certaines prescriptions spécifiques de la présente directive, pour autant que ces équivalences aient une efficacité au moins égale à celle qui est prévue par ces prescriptions.»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'État membre qui se prévaut des droits découlant des paragraphes 1, 2 ou 3 procède conformément aux deuxième à septième alinéas du présent paragraphe.

L'État membre notifie à la Commission les mesures qu'il entend adopter, et y joint toute précision nécessaire pour confirmer que le niveau de sécurité est maintenu de manière satisfaisante.

Si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide que les mesures proposées ne sont pas justifiées, il est exigé de l'État membre concerné qu'il modifie les mesures projetées ou qu'il renonce à les adopter. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

Les mesures adoptées sont spécifiées dans la législation nationale pertinente et sont communiquées à la Commission et aux autres États membres.

Toutes ces mesures s'appliquent à tous les navires à passagers de la même classe et aux engins exploités dans les mêmes conditions spécifiées, sans discrimination quant à leur pavillon ni à la nationalité ou au lieu d'établissement de leur exploitant.

Les mesures visées au paragraphe 3 s'appliquent tant que le navire ou l'engin est exploité dans les conditions spécifiées.

Les États membres notifient les mesures visées aux deuxième et quatrième alinéas à la Commission au moyen d'une base de données établie et tenue à jour par la Commission à cet effet, et à laquelle la Commission et les États membres ont accès. La Commission met à la disposition du public sur un site internet les mesures adoptées.»;

c) au paragraphe 5, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) la Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide de considérer la décision de l'État membre de suspendre l'exploitation de ce navire ou de cet engin ou d'imposer des mesures supplémentaires comme étant justifiée ou non par l'existence d'un danger grave pour la sécurité des personnes et des biens ou pour l'environnement; si la suspension ou l'imposition de mesures supplémentaires n'est pas justifiée, la Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide d'exiger de l'État membre en question d'annuler la suspension ou de retirer les mesures. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.»

9) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les références spécifiques aux "conventions internationales" et aux résolutions de l'OMI visées à l'article 2, points g), m), q) et z *ter*), à l'article 3, paragraphe 2, point a), à l'article 6, paragraphe 1, point b), et à l'article 6, paragraphe 2, point b).»;

b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) adapter les prescriptions techniques figurant dans les modifications apportées aux conventions internationales pour les navires des classes B, C et D et les engins, à la lumière de l'expérience acquise;»;

ii) les points suivants sont ajoutés:

«c) simplifier et préciser les éléments techniques, à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de leur mise en œuvre;

d) mettre à jour les références à d'autres instruments de l'Union applicables aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux.»;

c) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* afin d'adopter les modifications à la présente directive visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

4. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou l'environnement marin, ou pour éviter une incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée aux instruments internationaux visés à l'article 2.

Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de cet acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.»

10) L'article suivant est inséré:

«Article 10 *bis*

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission conformément à l'article 10, paragraphes 3 et 4, est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10, paragraphes 3 et 4, est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 20 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10, paragraphes 3 et 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 3 ou 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

11) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*) s'applique.

(*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»;

b) le paragraphe 3 est supprimé.

12) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque navire à passagers est soumis par l'administration de l'État du pavillon aux visites mentionnées aux points a), b) et c):

a) une visite initiale avant la mise en service du navire;

b) une visite périodique tous les douze mois; et

c) des visites supplémentaires selon les besoins.»;

b) le paragraphe 2 est supprimé.

13) L'article 13 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Tous les navires à passagers, neufs ou existants, satisfaisant aux exigences de la présente directive sont munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec la présente directive. Le certificat est établi selon le modèle figurant à l'annexe II. Ce certificat est délivré par l'administration de l'État du pavillon après une visite initiale, telle que décrite à l'article 12, paragraphe 1, point a).»;

b) au paragraphe 3, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Avant de délivrer le permis d'exploiter des engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon s'entend avec l'État du port sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet État. L'administration de l'État du pavillon mentionne toutes ces conditions sur le permis d'exploiter.»;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les mesures de sécurité supplémentaires, les équivalences et les exemptions accordées à des navires ou des engins en vertu de l'article 9, paragraphes 1, 2 et 3, et conformément à celles-ci, sont mentionnées sur le certificat du navire ou de l'engin.»

14) L'article 14 est supprimé.

15) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis

Évaluation

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 22 décembre 2026.»

16) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) au chapitre II-2, partie A, point 13.1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À bord de tous les navires, des plans d'ensemble sont affichés en permanence à l'usage des officiers du navire montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections limitées par des cloisonnements du type "A" et des sections limitées par des cloisonnements du type "B", ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie, les dispositifs automatiques à eau diffusée, les dispositifs d'extinction de l'incendie, les moyens d'accès aux divers compartiments, ponts, etc., et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture, la position des organes de commande et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone. Une autre possibilité consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules sont tenus à jour, toute modification y étant transcrite dans le plus bref délai. Ces plans et opuscules sont établis dans la langue officielle de l'État du pavillon. Si celle-ci n'est ni l'anglais ni le français, on inclut une traduction dans l'une de ces deux langues. Lorsque le navire effectue des voyages nationaux dans un autre État membre, une traduction dans la langue officielle de cet État du port est également incluse, si cette langue n'est ni l'anglais ni le français.»;

- b) au premier alinéa de la note (1) sous le tableau au point 2 du chapitre III, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les engins de sauvetage peuvent être soit des embarcations de sauvetage, soit des radeaux de sauvetage, soit une combinaison des deux, conformément à la règle III/2.2. Si cela est justifié par les conditions abritées des voyages et/ou par les conditions climatiques favorables de l'exploitation, eu égard aux recommandations énoncées dans la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser, sauf rejet par l'État membre du port:»

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 21 décembre 2019, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 21 décembre 2019.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

DIRECTIVE (UE) 2017/2109 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 novembre 2017****modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Des informations précises et disponibles en temps utile sur le nombre de personnes à bord d'un navire ou sur leur identité sont essentielles pour la préparation et l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage. En cas d'accident en mer, une coopération pleine et entière entre les autorités nationales compétentes de l'État ou des États concernés, l'exploitant du navire et leurs agents peut contribuer de manière significative à l'efficacité des opérations menées par les autorités compétentes. Certains aspects de cette coopération sont régis par la directive 98/41/CE du Conseil ⁽³⁾.
- (2) Les résultats du bilan de qualité du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) et l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 98/41/CE ont montré que les informations sur les personnes à bord ne sont pas toujours facilement accessibles aux autorités compétentes lorsqu'elles en ont besoin. Pour résoudre cette situation, les exigences actuelles de la directive 98/41/CE devraient être mises en conformité avec les exigences prévoyant la communication électronique des données, conduisant à une plus grande efficacité. Le passage au numérique permettra en outre de faciliter l'accès aux informations concernant un nombre important de passagers en cas d'urgence ou à la suite d'un accident en mer.
- (3) Au cours des dix-sept dernières années, d'importantes avancées technologiques ont été réalisées quant aux moyens de communication et de stockage des données concernant les mouvements des navires. Un certain nombre de systèmes obligatoires de notification des navires ont été mis en place le long des côtes européennes, en conformité avec les règles pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le droit de l'Union et le droit national garantissent tous deux que les navires respectent les exigences de notification en vigueur dans le cadre de ces systèmes. Il convient désormais de faire avancer l'innovation technologique, en élargissant les résultats obtenus à ce jour, notamment au niveau international, et en observant systématiquement le principe de neutralité technologique.
- (4) La collecte, la transmission et le partage des données relatives aux navires ont été rendus possibles, simplifiés et harmonisés par le guichet unique national visé dans la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ et par le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) visé dans la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. Les informations sur les personnes à bord requises par la directive 98/41/CE devraient dès lors être notifiées au guichet unique national permettant ainsi aux autorités

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 172.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 4 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

⁽³⁾ Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).

⁽⁴⁾ Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

⁽⁵⁾ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

compétentes d'avoir facilement accès aux données en cas d'urgence ou d'accident en mer. Le nombre de personnes à bord devrait être notifié au guichet unique national par des moyens techniques appropriés, qui devraient être laissés à l'appréciation des États membres. À défaut, le nombre de personnes à bord devrait être notifié à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

- (5) Dans le but de faciliter la fourniture et l'échange d'informations notifiées en vertu de la présente directive et de réduire la charge administrative, les États membres devraient avoir recours aux formalités déclaratives harmonisées prévues par la directive 2010/65/UE. En cas d'accident touchant plus d'un État membre, les États membres devraient mettre les informations à la disposition des autres États membres via le système SafeSeaNet.
- (6) Afin de laisser aux États membres suffisamment de temps pour ajouter de nouvelles fonctionnalités au guichet unique national, il convient de prévoir une période transitoire au cours de laquelle les États membres ont la possibilité de maintenir le système actuel d'enregistrement des personnes à bord des navires à passagers.
- (7) Les progrès réalisés dans le développement des guichets uniques nationaux devraient servir de base pour la mise en place future d'un cadre en vue d'un guichet unique européen.
- (8) Les États membres devraient encourager les exploitants, en particulier les plus petits, à utiliser le guichet unique national. Cependant, afin d'assurer la conformité avec le principe de proportionnalité, les États membres devraient avoir la possibilité de dispenser, dans des conditions spécifiques, les petits exploitants qui n'utilisent pas encore le guichet unique national et qui opèrent principalement sur de courts voyages nationaux d'une durée inférieure à soixante minutes de l'obligation de notifier le nombre de personnes à bord au guichet unique national.
- (9) Afin de tenir compte de la localisation géographique particulière des îles d'Heligoland et de Bornholm et de la nature de leurs liaisons de transport avec le continent, l'Allemagne, le Danemark et la Suède devraient disposer de davantage de temps pour établir la liste des personnes à bord et, pendant une période transitoire, utiliser le système actuel pour communiquer cette information.
- (10) Les États membres devraient continuer à avoir la possibilité d'abaisser le seuil des 20 milles en ce qui concerne l'enregistrement des personnes à bord et la notification de la liste. Ce droit concerne les navires à passagers transportant un nombre élevé de personnes qui, au cours d'un même voyage plus long, font successivement escale dans des ports distants de moins de 20 milles. Dans ce cas, les États membres devraient être autorisés à abaisser le seuil de 20 milles, de sorte qu'il soit possible d'enregistrer les informations requises par la présente directive pour les passagers à bord qui ont embarqué dans le premier port ou dans les ports d'escale.
- (11) Afin de communiquer aux proches des informations fiables et rapides en cas d'accident, de réduire les retards inutiles dans l'assistance consulaire et d'autres services et de faciliter les procédures d'identification, les données communiquées devraient inclure des informations sur la nationalité des personnes à bord. La liste des données qui doivent être introduites pour les voyages au-delà de 20 milles devrait être simplifiée, clarifiée et, autant que possible, alignée sur les exigences de notification applicables au guichet unique national.
- (12) Compte tenu de l'amélioration des moyens électroniques d'enregistrement des données et du fait que les données à caractère personnel devraient en tout état de cause être collectées avant le départ du navire, le délai de trente minutes actuellement prévu par la directive 98/41/CE devrait être réduit à quinze minutes.
- (13) Il importe que des instructions claires à suivre en cas d'urgence soient données à chaque personne à bord, conformément aux exigences internationales.
- (14) Afin de renforcer la clarté juridique et la cohérence avec la législation connexe de l'Union et en particulier la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾, un certain nombre de références obsolètes, ambiguës et portant à confusion devraient être actualisées ou supprimées. La définition de «navire à passagers» devrait être alignée sur d'autres textes législatifs de l'Union, tout en restant dans le champ d'application de la présente directive. La définition de «zone maritime protégée» devrait être remplacée par une notion alignée sur la directive 2009/45/CE aux fins des dispenses prévues par la présente directive, la proximité d'installations de recherche et de sauvetage étant assurée. La définition d'«agent responsable de l'enregistrement des passagers» devrait être modifiée afin de refléter les nouvelles fonctions qui n'incluent plus la conservation des informations. La définition d'«autorité désignée» devrait englober les autorités compétentes ayant un accès direct ou indirect aux informations requises par la présente directive. Les exigences correspondantes pour les systèmes d'enregistrement des passagers de la compagnie devraient être supprimées.

(¹) 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 (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- (15) La présente directive ne devrait pas s'appliquer aux bateaux de plaisance ni aux engins de plaisance. En particulier, elle ne devrait pas s'appliquer aux bateaux de plaisance ni aux engins de plaisance qui sont affrétés coque nue et ne sont pas ensuite utilisés à des fins commerciales pour le transport de passagers.
- (16) Les États membres devraient rester chargés de veiller au respect des exigences relatives à l'enregistrement des données en vertu de la directive 98/41/CE, à savoir en ce qui concerne la précision et l'enregistrement en temps utile des données. Afin de veiller à la cohérence des informations, il devrait être possible d'effectuer des contrôles aléatoires.
- (17) Lorsque les mesures prévues dans les directives 98/41/CE et 2010/65/UE entraînent le traitement de données à caractère personnel, ce traitement devrait être effectué conformément au droit de l'Union sur la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements du Parlement européen et du Conseil (UE) 2016/679 ⁽¹⁾ et (CE) n° 45/2001 ⁽²⁾. En particulier, et sans préjudice d'autres obligations légales découlant du droit sur la protection des données, les données à caractère personnel collectées conformément à la directive 98/41/CE ne devraient pas être traitées ni utilisées à toute autre fin, ni être conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de la directive 98/41/CE. Par conséquent, les données à caractère personnel devraient être effacées automatiquement et sans retard injustifié une fois que le voyage du navire en question s'est achevé en toute sécurité ou, le cas échéant, lorsque l'enquête ou la procédure judiciaire se déroulant à la suite d'un accident ou d'une urgence est terminée.
- (18) Compte tenu de l'état de la technique et du coût de mise en œuvre, chaque entreprise devrait mettre en place des mesures techniques et organisationnelles appropriées pour protéger les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive contre la destruction accidentelle ou illicite, la perte ou l'altération accidentelles, et la divulgation non autorisée de données à caractère personnel ou l'accès non autorisé à celles-ci, conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale sur la protection des données.
- (19) Compte tenu du principe de proportionnalité et étant donné qu'il est dans l'intérêt des passagers de fournir des informations véridiques, les moyens actuels de collecte des données à caractère personnel, qui reposent sur une déclaration sur l'honneur des passagers, sont suffisants aux fins de la directive 98/41/CE. Dans le même temps, les moyens d'enregistrement et de vérification électroniques des données devraient garantir que des informations uniques sont enregistrées pour chaque personne à bord.
- (20) Afin d'accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des dispenses et des demandes de dérogation, la Commission devrait créer et tenir à jour une base de données à cet effet. Elle devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Les mesures adoptées devraient être accessibles au public.
- (21) Les données relatives à la notification par les États membres des dispenses et des demandes de dérogation devraient au besoin être harmonisées et coordonnées pour une utilisation aussi efficace que possible de ces données.
- (22) Eu égard aux modifications apportées par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les pouvoirs conférés à la Commission pour mettre en œuvre la directive 98/41/CE devraient être mis à jour en conséquence. Des actes d'exécution devraient être adoptés conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (23) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international et d'accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (24) Compte tenu du cycle complet des visites de contrôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la directive 98/41/CE au plus tard le 22 décembre 2026 et présenter un rapport sur ce point au Parlement européen et au Conseil. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (25) Afin de refléter les modifications apportées à la directive 98/41/CE, les informations sur les personnes à bord devraient être incluses dans la liste des formalités déclaratives visées à la partie A de l'annexe de la directive 2010/65/UE.
- (26) Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive, il convient d'autoriser ces États membres à déroger aux dispositions de la présente directive. Cela signifie que tant qu'il est satisfait à cette condition, ces États membres ne sont pas tenus de transposer la présente directive.
- (27) Le contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001, et a rendu des commentaires formels le 9 décembre 2016.
- (28) Il convient dès lors de modifier les directives 98/41/CE et 2010/65/UE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 98/41/CE

La directive 98/41/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— “navire à passagers”: un navire ou un engin à grande vitesse transportant plus de douze passagers,»;

b) le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— “agent chargé de l'enregistrement des passagers”: la personne responsable désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM, le cas échéant, ou une personne désignée par la compagnie en qualité de responsable de la transmission des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,»;

c) le septième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— “autorité désignée”: l'autorité compétente de l'État membre responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident et ayant accès aux informations requises en vertu de la présente directive,»;

d) le neuvième tiret est supprimé;

e) au dixième tiret, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«— “service régulier”: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires,»;

f) le tiret suivant est ajouté:

«— “zone portuaire”: une zone définie à l'article 2, point r), de la directive 2009/45/CE,»;

g) le tiret suivant est ajouté:

«— “bateau de plaisance ou engin de plaisance”: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion.»

2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

1. La présente directive s'applique aux navires à passagers, à l'exception:

- des navires de guerre et des navires de transport de troupes,
- des bateaux de plaisance et des engins de plaisance,
- des navires naviguant exclusivement dans des zones portuaires ou des voies d'eau intérieures.

2. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont aucun navire à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui entendent se prévaloir de la présente dérogation communiquent à la Commission, au plus tard le 21 décembre 2019, s'ils satisfont aux conditions et informent la Commission chaque année par la suite de tout changement ultérieur. Ces États membres ne peuvent autoriser des navires à passagers qui relèvent du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon tant qu'ils n'ont pas transposé et mis en œuvre la présente directive.»

3) À l'article 4, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Avant le départ du navire à passagers, le nombre de personnes à bord est communiqué au capitaine du navire et notifié par des moyens techniques appropriés au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil (*) ou, si l'État membre concerné en décide ainsi, communiqué à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

Pendant une période transitoire de six ans à compter du 20 décembre 2017, les États membres peuvent continuer à permettre que cette information soit communiquée à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction, plutôt que de demander que l'information soit notifiée au guichet unique ou à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

(*) Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).»

4) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

1. Lorsqu'un navire à passagers part d'un port situé dans un État membre afin d'effectuer un voyage d'une distance supérieure à 20 milles entre le point de départ et le port suivant, les informations suivantes sont enregistrées:

- les noms de famille des personnes à bord, leurs prénoms, leur sexe, leur nationalité, leur date de naissance,
- à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence,
- si l'État membre en décide ainsi et à la demande du passager, un numéro d'appel en cas d'urgence.

2. Les informations énumérées au paragraphe 1 sont collectées avant le départ du navire à passagers et notifiées au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE lors du départ du navire mais en tout cas au plus tard quinze minutes après le départ du navire.

3. Pendant une période transitoire de six ans à compter du 20 décembre 2017, les États membres peuvent continuer à permettre que ces informations soient communiquées à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction, plutôt que de demander que ces informations soient notifiées au guichet unique.

4. Sans préjudice d'autres obligations légales en conformité avec la législation de l'Union et la législation nationale sur la protection des données, les données à caractère personnel collectées aux fins de la présente directive ne sont pas traitées ni utilisées à aucune autre fin. Ces données à caractère personnel sont systématiquement traitées conformément au droit de l'Union sur la protection des données et le respect de la vie privée et sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires.»

5) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour tout navire à passagers battant le pavillon d'un pays tiers qui part d'un port situé en dehors de l'Union à destination d'un port situé dans un État membre, cet État membre exige que la compagnie veille à ce que les informations visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 1, soient fournies conformément à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 5, paragraphe 2.»

6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

1. Chaque compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers nomme, si les articles 4 et 5 de la présente directive l'exigent, un agent chargé de l'enregistrement des passagers responsable de la notification des informations visées dans ces dispositions au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE ou à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

2. Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 5 de la présente directive ne sont pas conservées par la compagnie plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, et en tout état de cause au plus tard jusqu'au moment où le voyage du navire en question s'est achevé sans incident et les données ont été notifiées au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE. Sans préjudice d'autres obligations légales spécifiques prévues par le droit de l'Union ou le droit national, y compris dans un but statistique, les informations sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin.

3. Chaque compagnie s'assure que les informations relatives aux passagers ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement enregistrées et transmises au capitaine avant le départ du navire à passagers.»

7) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

— le point a) est supprimé,

— les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«2. Un État membre peut dispenser de l'obligation de notifier le nombre de personnes à bord au guichet unique établi en vertu de l'article 5 de la directive 2010/65/UE un navire à passagers qui part d'un port situé sur son territoire, pour autant que le navire en question n'est pas un engin à grande vitesse, qu'il assure des services réguliers dont le temps de parcours entre les escales est inférieur à une heure, exclusivement dans la zone maritime D établie en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE et que la proximité d'installations de recherche et de sauvetage soit assurée dans cette zone maritime.

Un État membre peut dispenser des obligations fixées à l'article 5 de la présente directive les navires à passagers effectuant sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port, pour autant qu'ils naviguent exclusivement dans la zone maritime D établie en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE, et que la proximité d'installations de recherche et de sauvetage soit assurée dans cette zone maritime.»

— l'alinéa suivant est ajouté:

«Par dérogation à l'article 5, paragraphe 2, et sans préjudice de la période transitoire prévue à l'article 5, paragraphe 3, les États membres ci-après ont le droit d'appliquer les dispenses suivantes:

i) l'Allemagne peut prolonger les délais pour collecter et notifier les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, jusqu'à une heure après le départ dans le cas de navires à passagers en provenance et à destination de l'île d'Heligoland; et

ii) le Danemark et la Suède peuvent prolonger les délais pour collecter et notifier les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, jusqu'à une heure après le départ dans le cas de navires à passagers en provenance et à destination de l'île de Bornholm.»

b) au paragraphe 3, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) l'État membre notifie sans tarder à la Commission sa décision d'accorder une dispense aux obligations fixées à l'article 5 et motive cette décision en invoquant des raisons de fond. Cette notification est effectuée au moyen d'une base de données établie et tenue à jour par la Commission à cet effet, à laquelle la Commission et les États membres ont accès. La Commission met les mesures adoptées à la disposition sur un site internet accessible au public;

b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission estime que la dispense ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, la Commission peut adopter des actes d'exécution, qui exigent de l'État membre qu'il modifie ou annule sa décision. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»;

c) au paragraphe 4, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La demande est soumise à la Commission au moyen de la base de données visée au paragraphe 3. Si, dans un délai de six mois à compter de la demande, la Commission estime que la dérogation ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, elle peut adopter des actes d'exécution, qui exigent de l'État membre qu'il modifie ou n'adopte pas la décision proposée. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»

8) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

1. Les États membres veillent à ce que les compagnies aient mis en place une procédure pour l'enregistrement des données garantissant que les informations requises par la présente directive sont notifiées avec précision et en temps utile.

2. Chaque État membre désigne l'autorité qui aura accès aux informations requises en vertu de la présente directive. Les États membres veillent à ce qu'en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, cette autorité désignée ait un accès immédiat aux informations requises en vertu de la présente directive.

3. Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 5 ne sont pas conservées par les États membres plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, et en tout état de cause au plus tard:

a) jusqu'au moment où le voyage du navire en question s'est achevé sans incident, mais en tout état de cause au plus tard soixante jours après le départ du navire; ou

b) en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, jusqu'à ce que l'éventuelle enquête ou procédure judiciaire soit achevée.

4. Sans préjudice d'autres obligations légales spécifiques prévues par le droit de l'Union ou le droit national, y compris les obligations dans un but statistique, les informations sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires aux fins de la présente directive.»

9) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

1. Aux fins de la présente directive, les données requises sont collectées et enregistrées de façon à éviter tout retard injustifié lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers.

2. Il convient d'éviter la multiplication des collectes de données sur des routes identiques ou similaires.»

10) L'article suivant est inséré:

«Article 11 bis

1. Le traitement de données à caractère personnel au titre de la présente directive est effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Le traitement de données à caractère personnel par les institutions et organes de l'Union en vertu de la présente directive, comme dans le cadre du guichet unique ou du système SafeSeaNet, est effectué conformément au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

(**) Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).»

11) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

1. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime ou en cas d'incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée aux instruments internationaux visés à l'article 2.

2. Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de cet acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.»

12) L'article suivant est inséré:

«Article 12 bis

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission conformément à l'article 12 est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 20 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

13) L'article 13 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*) s'applique.

(*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»;

b) le paragraphe 3 est supprimé.

14) L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 22 décembre 2026.

Au plus tard le 22 décembre 2022, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport intérimaire sur la mise en œuvre de la présente directive.»

Article 2

Modifications de l'annexe de la directive 2010/65/UE

À la partie A de l'annexe de la directive 2010/65/UE, le point suivant est ajouté:

«7. Informations sur les personnes à bord

Article 4, paragraphe 2, et article 5, paragraphe 2, de la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).»

Article 3

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 21 décembre 2019, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 21 décembre 2019.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

DIRECTIVE (UE) 2017/2110 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 novembre 2017****relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La législation de l'Union relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse date de 1999. Il est maintenant nécessaire de mettre à jour cette législation afin de prendre en considération les progrès réalisés dans la mise en œuvre du régime de contrôle par l'État du port mis en place par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ ainsi que l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982.
- (2) Le bilan de qualité du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) montre que le cadre juridique de l'Union en matière de sécurité des navires à passagers a conduit à un niveau commun de sécurité pour les navires à passagers au sein de l'Union. Il montre également que, compte tenu de la manière dont la législation de l'Union relative à la sécurité des passagers a évolué au fil du temps en réaction aux différentes demandes et situations, il existe un certain degré de chevauchement et de répétition qui peut et devrait faire l'objet d'une rationalisation et d'une simplification afin de réduire la charge administrative pesant sur les propriétaires de navires et de rationaliser l'effort demandé aux administrations maritimes des États membres.
- (3) La plupart des États membres combinent déjà, dans la mesure du possible, les visites obligatoires prévues pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers avec d'autres types de visites et d'inspections, à savoir les visites par l'État du pavillon et les inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Afin de réduire encore l'effort d'inspection et de maximiser le temps pendant lequel le navire ou l'engin peut être commercialement exploité, tout en continuant de garantir des normes élevées de sécurité, les navires soumis aux inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port devraient dès lors être transférés de telle manière qu'ils relèvent du champ d'application de la directive 2009/16/CE. Le champ d'application de la présente directive devrait être limité aux navires assurant des services réguliers de navire roulier à passagers et d'engin à passagers à grande vitesse entre des ports situés dans un État membre ou entre un port d'un État membre et un port d'un pays tiers lorsque le navire bat pavillon de l'État membre en question. En ce qui concerne les navires assurant des services réguliers de navire roulier à passagers et d'engin à passagers à grande vitesse entre un État membre et un pays tiers, la directive 2009/16/CE devrait s'appliquer si le navire ne bat pas pavillon de l'État membre en question.
- (4) La notion d'«État d'accueil» a été introduite par la directive 1999/35/CE du Conseil ⁽⁴⁾ afin de faciliter la coopération avec les pays tiers avant l'élargissement de l'Union de 2004. Cette notion n'est plus pertinente et devrait dès lors être supprimée.

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 176.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 4 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

⁽³⁾ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

⁽⁴⁾ Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p. 1).

- (5) La directive 1999/35/CE prévoyait que, une fois tous les douze mois, les États d'accueil devaient effectuer une visite spécifique et une visite au cours d'un service régulier. Bien que cette exigence ait eu pour objectif d'assurer que ces deux inspections sont menées avec un intervalle suffisant, le bilan de qualité REFIT a démontré que ce n'est pas toujours le cas. Dans le but de clarifier le régime d'inspections et d'assurer un cadre d'inspection harmonisé qui garantisse un niveau de sécurité élevé tout en tenant compte des nécessités communes des services de passagers, il convient de préciser que les deux inspections annuelles devraient avoir lieu à des intervalles réguliers, d'environ six mois. Deux inspections consécutives ne sauraient avoir lieu à un intervalle inférieur à quatre mois et supérieur à huit mois, pour autant que le navire soit en service.
- (6) La directive 1999/35/CE mentionne des «visites» plutôt que des «inspections». Le terme «visite» est utilisé dans les conventions internationales pour indiquer l'obligation des États du pavillon de contrôler la conformité des navires aux normes internationales et de délivrer ou renouveler, le cas échéant, les certificats. Toutefois, le régime spécial d'inspection pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier ne peut être considéré comme équivalent à une visite et les formulaires d'inspection correspondants ne sont pas et ne peuvent pas être considérés comme des certificats d'aptitude à la navigation. Par conséquent, il convient de remplacer le terme «visite» par celui «inspection» lorsqu'il s'agit de visites spécifiques telles qu'elles sont actuellement prévues dans la directive 1999/35/CE.
- (7) Compte tenu de leur profil de risque spécifique, les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse devraient être régulièrement inspectés de manière prioritaire. Toute inspection de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse relevant du champ d'application de la directive 2009/16/CE devrait être comptabilisée dans le nombre total d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre.
- (8) Les coûts liés à des inspections débouchant sur une interdiction de départ devraient être à charge de la compagnie.
- (9) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international ainsi que l'expérience acquise, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire, et la mise à jour des spécifications techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (10) Il convient de modifier la directive 2009/16/CE afin de veiller au maintien du contenu et de la fréquence des inspections des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse. Les dispositions spécifiques relatives aux inspections et vérifications des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier susceptibles de faire l'objet d'un contrôle par l'État du port devraient dès lors être insérées dans la directive 2009/16/CE.
- (11) Lorsque des inspections sont effectuées au titre de la directive 2009/16/CE, tous les efforts possibles devraient être déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.
- (12) Il importe de tenir compte des conditions de vie et de travail de l'équipage à bord ainsi que de la formation et des qualifications des membres d'équipage, étant donné le lien étroit qui existe entre la santé, la sécurité et les aspects sociaux.
- (13) Compte tenu du cycle complet des visites de contrôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la présente directive au plus tard sept ans après le délai de transposition de la présente directive, et présenter un rapport sur ce point au Parlement européen et au Conseil. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (14) Afin de ne pas imposer de charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés, une règle de minimis devrait permettre à ces États membres de déroger aux dispositions de la présente directive, ce qui signifie qu'ils ne seraient pas tenus de la transposer à condition de remplir certains critères.
- (15) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer l'exploitation en toute sécurité des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, au vu de l'importance du transport maritime de passagers pour le

⁽¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

marché intérieur et du caractère transfrontalier de l'exploitation de ce type de navires et d'engins dans l'Union et au niveau international, mais peut l'être au niveau de l'Union en établissant un niveau commun de sécurité et en évitant les distorsions de concurrence, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (16) Afin de renforcer la clarté et la cohérence juridiques, et eu égard au nombre de modifications concernées, il convient d'abroger la directive 1999/35/CE et de modifier en conséquence la directive 2009/16/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités:
 - a) en service régulier entre un port d'un État membre et un port situé dans un pays tiers lorsque le navire bat pavillon de l'État membre en question; ou
 - b) en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes dans lesquelles les navires de classe A peuvent opérer conformément à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
2. La présente directive ne s'applique pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui relèvent de la directive 2009/16/CE.
3. Les États membres peuvent appliquer la présente directive aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles visées au paragraphe 1, point b).
4. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui peuvent vérifier que, sur le nombre total de bateaux distincts qui ont fait escale par an au cours des trois années précédentes dans leurs ports fluviaux, moins de 5 % sont des navires à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse couverts par la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes communiquent à la Commission, au plus tard le 21 décembre 2019, le nombre total de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse faisant escale dans leurs ports pendant la période de trois ans visée au premier alinéa et informent la Commission chaque année par la suite de toute modification ultérieure de ces chiffres.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «navire roulier à passagers»: un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;
- 2) «engin à passagers à grande vitesse»: un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de douze passagers;
- 3) «convention SOLAS 74»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, y compris les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée;

⁽¹⁾ 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 (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- 4) «recueil HSC»: le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse contenu dans la résolution MSC.36(63) du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) du 20 mai 1994 ou le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000 («recueil HSC 2000») contenu dans la résolution MSC.97(73) de l'OMI de décembre 2000, dans leur version actualisée;
- 5) «HSSC»: les directives de l'OMI sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, dans leur version actualisée;
- 6) «service régulier»: une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires:
 - a) soit selon un horaire publié;
 - b) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable;
- 7) «zone maritime»: toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 4 de la directive 2009/45/CE;
- 8) «certificats»:
 - a) pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à la convention SOLAS 74 ou au recueil HSC, respectivement, ainsi que les registres des équipements pertinents;
 - b) pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages nationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2009/45/CE, ainsi que les registres des équipements pertinents;
- 9) «administration de l'État du pavillon»: les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre le pavillon;
- 10) «voyage national»: tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre;
- 11) «compagnie»: l'organisme ou la personne qui a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après dénommé «code ISM») dans sa version actualisée ou, dans les cas où le chapitre IX de la convention SOLAS 74 ne s'applique pas, le propriétaire du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse;
- 12) «inspecteur»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre à effectuer les inspections prévues par la présente directive, qui est responsable vis-à-vis de ladite autorité compétente et qui satisfait aux critères minimaux fixés à l'annexe XI de la directive 2009/16/CE;
- 13) «autorité compétente de l'État membre»: l'autorité désignée par l'État membre en vertu de la présente directive et chargée des tâches qui lui sont assignées par la présente directive.

Article 3

Inspections préalables à la mise en exploitation

1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente directive, les autorités compétentes des États membres procèdent à une inspection préalable à la mise en exploitation, consistant en:
 - a) la vérification de la conformité aux exigences fixées à l'annexe I; et
 - b) une inspection conformément à l'annexe II, afin de s'assurer que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.
2. L'inspection préalable à la mise en exploitation est effectuée par un inspecteur.
3. Lorsqu'un État membre l'exige, les compagnies fournissent la preuve de la conformité aux exigences de l'annexe I à l'avance, mais pas plus d'un mois avant l'inspection préalable à la mise en exploitation.

*Article 4***Exceptions à l'obligation d'inspection préalable à la mise en exploitation**

1. En cas d'inspections préalables à la mise en exploitation, un État membre peut décider de ne pas appliquer certaines exigences ou procédures fixées aux annexes I et II relatives à toute visite annuelle par l'État du pavillon ou inspection effectuée, au cours des six mois précédents, pour autant que les procédures et directives pertinentes décrites dans les HSSC ou des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies. Les États membres transfèrent les informations pertinentes vers la base de données des inspections, conformément à l'article 10.
2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, l'État membre peut tenir compte des inspections et visites effectuées précédemment sur ce navire ou cet engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la présente directive. Pour autant que l'État membre juge les inspections et visites antérieures satisfaisantes et que celles-ci soient en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation, les inspections prévues à l'article 3, paragraphe 1, ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.
3. À la demande d'une compagnie, les États membres peuvent confirmer à l'avance qu'ils reconnaissent la pertinence des inspections et visites antérieures pour les nouvelles conditions d'exploitation.
4. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le paragraphe 2 n'est pas applicable, l'État membre peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - a) une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité; et
 - b) l'État membre effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection préalable à la mise en exploitation prévue à l'article 3, paragraphe 1.

*Article 5***Inspections régulières**

1. Les États membres effectuent, une fois par période de douze mois:
 - a) une inspection conformément à l'annexe II; et
 - b) une inspection au cours d'un service régulier, effectuée au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection visée au point a) et qui couvre les points énumérés à l'annexe III et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

Une inspection préalable à la mise en exploitation conformément à l'article 3 est considérée comme une inspection aux fins du point a).

2. L'inspection visée au paragraphe 1, point a), peut, à la discrétion de l'État membre, être effectuée simultanément ou conjointement à la visite annuelle par l'État du pavillon pour autant que les procédures et directives pour les visites décrites dans les HSSC ou que des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies.
3. Les États membres effectuent une inspection conformément à l'annexe II chaque fois que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des transformations et des modifications d'importance majeure, ou en cas de changement de gestion ou de transfert de classe. Toutefois, en cas de changement de gestion ou en cas de transfert de classe, après prise en compte des inspections effectuées précédemment pour le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, et à condition que ce changement ou transfert n'affecte pas l'exploitation en toute sécurité du navire ou de l'engin, l'État membre peut exempter le navire ou l'engin concerné de l'inspection requise par la première phrase du présent paragraphe.

*Article 6***Rapport d'inspection**

1. À l'issue d'une inspection réalisée conformément à la présente directive, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX de la directive 2009/16/CE.
2. Les informations contenues dans le rapport sont transmises à la base de données des inspections prévue à l'article 10. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine.

*Article 7***Suppression des anomalies, interdiction de départ et suspension de l'inspection**

1. Les États membres veillent à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection effectuée conformément à la présente directive.
2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la santé ou la sécurité ou mettent immédiatement en danger la santé ou la vie, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, son équipage et ses passagers, l'autorité compétente de l'État membre fait en sorte que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse soit soumis à un ordre d'interdiction de départ. Une copie de cet ordre est remise au capitaine.
3. L'ordre d'interdiction de départ n'est levé que s'il a été remédié à l'anomalie et que tout danger a été écarté à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre ou si l'autorité compétente de l'État membre a établi que le navire ou l'engin peut, sous réserve des conditions qu'elle estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou sans risque pour le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ou d'autres navires.
4. S'il ne peut être remédié aisément à une anomalie visée au paragraphe 2 dans le port où elle a été confirmée ou révélée, l'autorité compétente de l'État membre peut convenir d'autoriser le navire ou l'engin à rejoindre un chantier de réparation approprié où l'anomalie pourra être immédiatement rectifiée.
5. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse est manifestement inférieur aux normes, l'autorité compétente de l'État membre peut suspendre l'inspection dudit navire ou engin jusqu'à ce que la compagnie ait pris les mesures nécessaires pour que le navire ou l'engin ne présente plus un risque manifeste pour la sécurité ou la santé ou ne constitue plus un danger immédiat pour la vie de son équipage et de ses passagers ou pour s'assurer qu'il satisfasse aux exigences pertinentes des conventions internationales applicables.
6. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre suspend l'inspection conformément au paragraphe 5 du présent article, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse fait automatiquement l'objet d'une interdiction de départ. L'ordre d'interdiction de départ est levé lorsque l'inspection a pu reprendre et être menée à bien et lorsqu'il a été satisfait aux conditions établies au paragraphe 3 du présent article et à l'article 9, paragraphe 2.
7. Pour réduire l'encombrement du port, l'autorité compétente de l'État membre peut autoriser un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse soumis à une interdiction de départ à être déplacé vers une autre partie du port si cela peut se faire en toute sécurité. Toutefois, le risque d'encombrement portuaire n'entre pas en ligne de compte dans la décision d'interdire le départ ou de lever un ordre d'interdiction de départ. Les autorités ou organismes portuaires facilitent l'accueil de ces navires.

*Article 8***Droit de recours**

1. La compagnie dispose d'un droit de recours contre un ordre d'interdiction de départ délivré par l'autorité compétente de l'État membre. Un recours ne suspend pas l'ordre d'interdiction de départ, sauf mesures conservatoires conformément au droit national. Les États membres mettent en place et maintiennent les procédures appropriées à cet effet conformément à leur législation nationale.
2. L'autorité compétente de l'État membre informe le capitaine du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse soumis à un ordre d'interdiction de départ de son droit de recours et des procédures applicables. Lorsque, à la suite d'un recours, un ordre d'interdiction de départ est révoqué ou modifié, les États membres veillent à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections prévue à l'article 10 soient mises à jour en conséquence sans tarder.

*Article 9***Coûts**

1. Lorsque les inspections visées aux articles 3 et 5 confirment ou révèlent des anomalies justifiant un ordre d'interdiction de départ, tous les coûts liés aux inspections sont à charge de la compagnie.
2. L'ordre d'interdiction de départ n'est levé qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

*Article 10***Base de données des inspections**

1. La Commission crée, gère et met à jour une base de données des inspections à laquelle tous les États membres sont connectés et qui contient toutes les informations requises pour la mise en œuvre du système d'inspection prévu par la présente directive. Cette base de données s'inspirera de la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE et aura des fonctionnalités semblables à cette dernière.
2. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections réalisées conformément à la présente directive, notamment les informations relatives aux anomalies et aux ordres d'interdiction de départ, soient transférées sans tarder à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'ordre d'interdiction de départ est levé. En ce qui concerne les éléments précis des informations, les dispositions de l'annexe XIII de la directive 2009/16/CE s'appliquent mutatis mutandis.
3. Les États membres veillent à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication dans un délai de soixante-douze heures.
4. La Commission veille à ce que la base de données des inspections permette de récupérer toute information pertinente concernant la mise en œuvre de la présente directive sur la base des données d'inspection fournies par les États membres.
5. Les États membres ont accès à l'ensemble des informations enregistrées dans la base de données des inspections qui sont utiles pour appliquer le système d'inspection prévu par la présente directive et par la directive 2009/16/CE.

*Article 11***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 12***Procédure de modification**

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 en vue de modifier les annexes de la présente directive afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, en particulier au sein de l'OMI, et d'améliorer les spécifications techniques à la lumière de l'expérience acquise.
2. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou l'environnement marin, ou pour éviter une incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée aux instruments internationaux visés à l'article 2.

Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur d'une telle modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur d'un tel acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.

Article 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission conformément à l'article 12 est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 20 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 14

Modification de la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, les points suivants sont ajoutés:

- «25) “navire roulier à passagers”, un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;
- 26) “engin à passagers à grande vitesse”, un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, dans sa version actualisée, et transportant plus de douze passagers;
- 27) “service régulier”, une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires:
 - i) soit selon un horaire publié;
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.»

2) À l'article 3, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«La présente directive s'applique également aux inspections des navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse effectuées en dehors d'un port ou à distance d'un mouillage au cours d'un service régulier conformément à l'article 14 bis.»

3) À l'article 13, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les États membres veillent à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 12 ou à l'article 14 bis soient soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes:»

4) L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier

1. Les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier sont susceptibles d'être inspectés conformément au calendrier et aux autres exigences fixés à l'annexe XVII.
 2. Lors de la planification d'inspections d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, les États membres tiennent dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du navire ou de l'engin.
 3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse a fait l'objet d'une inspection conformément à l'annexe XVII, cette inspection est enregistrée dans la base de données des inspections et est prise en compte aux fins des articles 10, 11 et 12 et pour évaluer le respect des obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Elle est comptabilisée dans le nombre d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre, conformément à l'article 5.
 4. L'article 9, paragraphe 1, l'article 11, point a), et l'article 14 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier inspectés en vertu du présent article.
 5. L'autorité compétente veille à ce que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, soumis à une inspection supplémentaire conformément à l'article 11, point b), soient sélectionnés pour inspection conformément à l'annexe I, partie II, points 3.A c) et 3.B c). Les inspections effectuées en vertu du présent paragraphe n'affectent pas l'intervalle d'inspection tel qu'il figure à l'annexe XVII, point 2.
 6. L'inspecteur de l'autorité compétente de l'État du port peut accepter, au cours d'une inspection d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, qu'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre l'accompagne en tant qu'observateur. Lorsque le navire bat pavillon d'un État membre, l'État du port peut, sur demande, inviter un représentant de l'État du pavillon à accompagner l'inspection en tant qu'observateur.»
- 5) À l'article 15, le paragraphe 3 est supprimé.
- 6) À l'article 16, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Un État membre refuse l'accès à ses ports et mouillages à tout navire qui:
 - bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou
 - bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le premier alinéa ne s'applique pas aux situations décrites à l'article 21, paragraphe 6.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou le mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise.»

7) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE XVII

Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier

- 1.1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente directive, les États membres procèdent à une inspection, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil (*), afin de s'assurer que ce navire ou cet engin satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

- 1.2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, l'État membre concerné peut tenir compte des inspections réalisées au cours des huit derniers mois par un autre État membre sur ce navire roulier à passagers ou cet engin à passagers en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la présente directive, pour autant que l'État membre juge, dans chaque cas, que ces inspections antérieures sont en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation et que, lors de ces inspections, les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité étaient satisfaites. Les inspections prévues au point 1.1 ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.
- 1.3. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le point 1.2 n'est pas applicable, l'État membre peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - a) une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité; et
 - b) l'État membre effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2017/2110.
2. Les États membres effectuent, une fois par an, mais au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection précédente:
 - a) une inspection tenant compte des exigences de l'annexe II de la directive (UE) 2017/2110 et du règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission (**), selon le cas; et
 - b) une inspection au cours d'un service régulier. Cette inspection couvre notamment les points énumérés à l'annexe III de la directive (UE) 2017/2110 et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II de ladite directive, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.
3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse n'a pas été inspecté conformément au point 2, ce navire ou cet engin est considéré comme relevant de la "priorité I".
4. Une inspection effectuée conformément au point 1.1 est considérée comme une inspection aux fins du point 2 a) de la présente annexe.

(*) Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

(**) Règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission du 20 mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les inspections renforcées de navires (JO L 125 du 21.5.2010, p. 2).»

Article 15

Abrogation

La directive 1999/35/CE est abrogée.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

Article 16

Évaluation

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 21 décembre 2026.

*Article 17***Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 21 décembre 2019, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces mesures.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 21 décembre 2019.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 18***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 19***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

ANNEXE I

EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES EN SERVICE RÉGULIER**(visées aux articles 3 et 5)**

Les éléments ci-après sont vérifiés.

1. Avant l'appareillage du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, le capitaine a accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et il utilise les systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par les États membres.
2. Les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire MSC/Circ. 699 du 17 juillet 1995 (directives révisées concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du Comité de la sécurité maritime sont appliquées.
3. Un tableau où figurent les conditions de travail à bord du navire est placé à un endroit aisément accessible et indique:
 - a) le programme de service en mer et au port; et
 - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos requis pour le personnel de veille.
4. Le capitaine n'est pas empêché de prendre des décisions qui, selon son jugement de professionnel, sont nécessaires pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte.
5. Le capitaine tient un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation.
6. Toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes, sont signalées rapidement à l'administration de l'État du pavillon et à l'État du port et sont réparées rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante.
7. Un plan de voyage à jour est disponible avant l'appareillage du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse et, lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution A.893(21) de l'Assemblée de l'OMI du 25 novembre 1999.
8. Les informations générales concernant les services et l'assistance mis à la disposition des personnes âgées et des personnes handicapées à bord du navire ou de l'engin sont portées à la connaissance des passagers et sont disponibles dans des formats adaptés aux personnes souffrant de handicaps visuels.

ANNEXE II

PROCÉDURES RELATIVES AUX INSPECTIONS

(visées aux articles 3 et 5)

1. Les inspections ont pour objet de vérifier le respect des exigences réglementaires émises par ou au nom de l'État du pavillon, notamment en matière de construction, de subdivision et de stabilité, d'équipements et d'installations électriques, de chargement et de stabilité, de protection contre les incendies, de nombre maximal de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, de radiocommunications et de navigation. Les inspections comprennent à cet effet:
 - le démarrage du générateur de secours;
 - une inspection de l'éclairage de secours;
 - une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications;
 - un essai du dispositif de communication avec le public;
 - un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers;
 - la mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement;
 - l'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires ainsi que des ventilateurs;
 - l'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie;
 - l'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie;
 - l'essai de la fermeture normale des portes d'incendie;
 - la mise en marche des pompes d'assèchement;
 - la fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance;
 - une démonstration prouvant que les membres clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries;
 - la mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, la mise en route et l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord;
 - la vérification de l'inventaire de l'ensemble des embarcations de sauvetage et canots de secours;
 - l'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou de l'engin.
2. Les inspections portent plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage ainsi que son efficacité en matière de procédures de sécurité et d'urgence, d'entretien, de méthodes de travail, de sécurité des passagers, d'opérations sur la passerelle, d'opérations liées à la cargaison et aux véhicules. La capacité des marins de comprendre et, le cas échéant, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord est vérifiée. Les documents prouvant que les membres d'équipage ont suivi avec succès une formation spéciale sont vérifiés, particulièrement en ce qui concerne:
 - l'encadrement des passagers,
 - la familiarisation,
 - la sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés, et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence,
 - la gestion des situations de crise et le comportement humain.L'inspection comprend une évaluation destinée à déterminer si le système d'affectation du personnel entraîne une fatigue excessive, particulièrement pour le personnel de veille.
3. Les brevets d'aptitude des membres d'équipage travaillant à bord des navires qui relèvent de la présente directive sont conformes aux dispositions de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

ANNEXE III

PROCÉDURES RELATIVES À LA CONDUITE D'INSPECTIONS AU COURS D'UN SERVICE RÉGULIER

(visées à l'article 5)

Lorsqu'une inspection est effectuée au cours d'un service régulier, les points suivants sont vérifiés:

1) Informations concernant les passagers

Vérifier que le nombre de passagers pour lequel le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse (ci-après dénommés «navires») est certifié n'est pas dépassé et que l'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme à la directive 98/41/CE du Conseil ⁽¹⁾. Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.

2) Informations concernant le chargement et la stabilité

Vérifier si, le cas échéant, des indicateurs de tirant d'eau fiables sont disponibles et sont utilisés. Vérifier si des mesures sont prises pour veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé et la ligne de charge de compartimentage appropriée ne soit pas submergée. Vérifier si l'évaluation du chargement et de la stabilité est effectuée comme prévu. Vérifier si les véhicules transportant des marchandises et les autres éléments de la cargaison sont pesés lorsque cela est requis et si les chiffres sont communiqués au navire en vue de l'évaluation du chargement et de la stabilité. Vérifier si les plans de lutte contre les avaries sont affichés en permanence et des opuscules contenant les informations relatives à la lutte contre les avaries sont mis à la disposition des officiers du navire.

3) Sécurité en mer

Vérifier la procédure suivie pour s'assurer que le navire, avant son appareillage, est en état de prendre la mer, notamment par une procédure confirmant que toutes les portes de bordé étanches à l'eau et aux intempéries sont fermées. Vérifier que toutes les portes des ponts-garages sont fermées avant l'appareillage du navire ou ne restent ouvertes que le temps nécessaire à la fermeture de la visière d'étrave; vérifier les dispositifs de fermeture des portes d'étrave, arrière et latérales, et l'existence de voyants lumineux et d'un système de surveillance par télévision indiquant leur état sur la passerelle de navigation. Tout problème de fonctionnement des voyants lumineux, particulièrement en ce qui concerne les commutateurs au niveau des portes, devrait être constaté et signalé.

4) Consignes de sécurité

Vérifier la forme des consignes de sécurité de routine et l'affichage d'instructions et de conseils sur les procédures d'urgence dans la ou les langues appropriées. Vérifier si les consignes de sécurité de routine sont diffusées au début du voyage et peuvent être entendues dans tous les lieux auxquels les passagers ont accès, y compris les ponts découverts.

5) Mentions au journal de bord

Vérifier le journal de bord pour s'assurer qu'il y est fait mention des procédures de fermeture de la porte d'étrave, de la porte arrière et d'autres portes étanches à l'eau et aux intempéries, des exercices de manœuvre des portes étanches de compartimentage, de l'essai des appareils à gouverner, etc. Vérifier en outre si les données relatives au tirant d'eau, aux francs-bords et à la stabilité sont enregistrées ainsi que la langue de travail commune de l'équipage.

6) Marchandises dangereuses

Vérifier si toute cargaison de marchandises dangereuses ou polluantes est transportée conformément aux réglementations pertinentes et, notamment, si une déclaration concernant les marchandises dangereuses et polluantes est fournie, accompagnée d'un manifeste ou d'un plan d'arrimage indiquant leur emplacement à bord, si le transport de la cargaison en question est autorisé sur les navires à passagers et si les marchandises dangereuses et polluantes sont convenablement marquées, étiquetées, arrimées et séparées du reste de la cargaison.

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate. Vérifier si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage pertinent est disponible à terre. Vérifier si le capitaine a connaissance des exigences en matière de

⁽¹⁾ Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).

notification conformément à la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins. Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

7) Arrimage des véhicules de transport de marchandises

Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés, par groupes ou par saisines individuelles par exemple. Vérifier si un nombre suffisant de points d'ancrage est disponible. Vérifier les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps qui survient ou qui est attendu et l'éventuel système d'arrimage des cars et des motos. Vérifier si le navire dispose d'un manuel d'arrimage de la cargaison.

8) Ponts-garages

Vérifier si les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison sont surveillés en permanence par un service de ronde ou un système de télévision de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers. Vérifier si les portes d'incendie et les accès restent fermés et si des avis sont affichés interdisant aux passagers de se rendre sur les ponts-garages lorsque le navire fait route.

9) Fermeture des portes étanches

Vérifier si la procédure de fermeture des portes étanches de compartimentage décrite dans les instructions d'utilisation du navire est suivie. Vérifier si les exercices requis sont effectués. Vérifier si la commande des portes étanches à partir de la passerelle est maintenue, si possible, sur contrôle «local». Vérifier si les portes restent fermées en cas de visibilité réduite et dans toute situation dangereuse. Vérifier si les membres d'équipage sont informés de la manière correcte de manœuvrer les portes et sont conscients des dangers que comporte une manœuvre incorrecte.

10) Surveillance incendie par service de ronde

Vérifier si un service de ronde efficace est maintenu afin de déceler rapidement tout début d'incendie. Cette surveillance devrait s'étendre aux locaux de catégorie spéciale non équipés d'un système fixe de détection et d'alarme d'incendie. Les rondes dans ces locaux peuvent être effectuées comme indiqué au point 8).

11) Communications en cas d'urgence

Vérifier si, en fonction du rôle d'appel, il y a un nombre suffisant de membres de l'équipage pour venir en aide aux passagers en cas d'urgence et s'ils sont facilement identifiables et capables de communiquer avec les passagers en cas d'urgence, en tenant compte d'une combinaison appropriée et adéquate d'un ou de plusieurs des facteurs suivants:

- a) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un itinéraire donné;
- b) la probabilité que l'aptitude de ce personnel à utiliser des notions élémentaires de langue anglaise pour les instructions de base lui permette de communiquer avec les passagers en difficulté, lorsque le passager et le membre de l'équipage concernés ne possèdent pas une langue en commun;
- c) la nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement, des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique);
- d) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s);
- e) les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.

12) Langue de travail commune des membres de l'équipage

Vérifier si une langue de travail a été établie afin d'assurer un travail efficace de l'équipage en matière de sécurité et si cette langue de travail est indiquée dans le journal de bord du navire.

⁽¹⁾ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

13) Équipement de sécurité

Vérifier si les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les portes d'incendie et d'autres éléments destinés à la protection structurelle contre l'incendie qui peuvent être aisément inspectés, se trouvent en bon état d'entretien. Vérifier si les plans de lutte contre l'incendie sont affichés en permanence ou si des opuscules contenant les informations équivalentes sont mis à la disposition des officiers du navire. Vérifier si les brassières de sauvetage sont arrimées de façon adéquate et si l'emplacement des brassières de sauvetage pour les enfants est aisément identifiable. Vérifier si le chargement des véhicules n'empêche pas la manœuvre des moyens de lutte contre l'incendie, des dispositifs d'arrêt d'urgence, des moyens de contrôle des vannes de décharge, etc., qui peuvent se trouver sur les ponts-garages.

14) Équipements de navigation et de radiocommunications

Vérifier si les équipements de navigation et de radiocommunications, y compris les radiobalises de secours (RLS), sont opérationnels.

15) Éclairage de secours supplémentaire

Vérifier s'il existe un éclairage de secours supplémentaire lorsque la réglementation l'exige et si les défauts de fonctionnement sont consignés dans un registre.

16) Moyens d'évacuation

Vérifier si les moyens d'évacuation, y compris les voies d'évacuation, sont indiqués conformément aux règles applicables et font l'objet d'un éclairage alimenté par les sources d'électricité principale et de secours. Déterminer quelles sont les mesures prises pour que les véhicules n'entravent pas les voies d'évacuation lorsque celles-ci traversent les ponts-garages ou passent par ceux-ci. Vérifier si les issues, particulièrement celles des boutiques hors taxes, qui se sont déjà trouvées obstruées par une quantité excessive de marchandises, restent dégagées.

17) Propreté de la salle des machines

Vérifier si la salle des machines est maintenue en état de propreté conformément aux procédures d'entretien.

18) Élimination des détritits

Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des détritits sont satisfaisants.

19) Entretien planifié

Vérifier que toutes les compagnies prévoient des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave, la porte arrière et les ouvertures latérales ainsi que leurs dispositifs de fermeture, mais couvrant également l'entretien de la salle des machines et l'équipement de sécurité. Vérifier qu'il existe des plans pour que tous les éléments soient vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Vérifier qu'il existe des procédures permettant d'enregistrer les anomalies et de confirmer qu'il y a été remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces anomalies et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'il y a été remédié. Contrôler que la vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure comprend l'inspection des indicateurs, de l'équipement de surveillance et des dalots dans les espaces situés entre la visière d'étrave et la porte intérieure, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.

20) Durant la navigation

Durant la navigation, il convient de vérifier s'il n'y a pas surpeuplement, notamment en ce qui concerne la disponibilité de sièges et l'obstruction des couloirs, escaliers et issues de secours par des bagages et des passagers ne trouvant pas de place assise. Il convient de vérifier si les passagers ont évacué le pont-garage avant l'appareillage du navire et ne peuvent de nouveau y avoir accès que juste avant l'accostage.

ANNEXE IV

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 1999/35/CE	Présente directive
Article 1 ^{er}	—
Article 2, points a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) et r)	Article 2, points 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) et 12)
Article 2, points c), i), k), l), n), p), q) et s)	—
Article 3	Article 1 ^{er}
Article 4	—
Article 5, point 1) a)	Article 3
Article 5, points 1) b) et 2)	—
Article 6	Article 3
Article 7	Article 4
Article 8, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Article 5, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 1
Article 9	Article 6
Article 10, paragraphe 1, points a), b) et c)	Article 7
Article 10, paragraphe 1, point d)	—
Article 10, paragraphe 2	Article 7
Article 10, paragraphe 3	Article 8
Article 10, paragraphe 4	—
Article 11, paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 8	—
Article 11, paragraphe 6	Article 6, paragraphe 1
Article 13, paragraphes 1, 2, 4 et 5	—
Article 13, paragraphe 3	Article 6, paragraphe 2, et article 10
Article 14	—
Article 15	—
Article 16	—
Article 17	Article 12
Article 18	Article 11
Article 19	Article 17
Article 20	Article 16
Article 21	Article 18
Article 22	Article 19
Annexe I	Annexe I

RECTIFICATIFS**Rectificatif au règlement (UE) n° 98/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013
sur la commercialisation et l'utilisation de précurseurs d'explosifs**

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 39 du 9 février 2013)

1. Page 10, à l'annexe I, dans le tableau, concernant la note 1:

au lieu de: «⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 948/2009 de la Commission (JO L 287 du 31.10.2009, p. 1).»

lire: «⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).»

2. Page 11, à l'annexe II, dans le tableau, concernant la note 1:

au lieu de: «⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 948/2009.»

lire: «⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87.»

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR