

DIRECTIVE 98/42/CE DE LA COMMISSION**du 19 juin 1998****modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)⁽¹⁾, modifiée par la directive 98/25/CE⁽²⁾, et notamment son article 19,

considérant qu'il convient de tenir compte des modifications apportées aux conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui sont entrées en vigueur, ainsi que des évolutions et considérations contenues dans le mémorandum d'entente à Paris;

considérant que, depuis l'adoption de la directive 95/21/CE, de nouveaux efforts ont été déployés en vue de mettre au point un meilleur système de ciblage; que le système de coefficients de ciblage mis au point dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris doit être intégré à la directive;

considérant qu'il convient de modifier la liste des certificats et documents, qui figure à l'annexe II de la directive 95/21/CE, afin de tenir compte des modifications apportées à la législation internationale qui sont entrées en vigueur;

considérant qu'il convient de compléter la liste des «motifs évidents» justifiant une inspection détaillée, qui figure à l'annexe III de ladite directive, compte tenu de celle contenue dans la résolution A.787 (19) de l'OMI;

considérant que, d'après l'annexe IV de ladite directive, les procédures et lignes directrices que l'inspecteur doit respecter pour le contrôle des navires sont celles contenues dans la résolution A.466 (XII) telle que modifiée, et dans les résolutions A.542 (13), MEPC.26 (23) et A.742 (18) de l'OMI; qu'il convient de modifier ladite annexe IV afin de tenir compte du fait que ces résolutions sont révo-

quées par la résolution A.787 (19) de l'OMI; que les procédures décrites dans la résolution A.787 (19) de l'OMI ont été intégrées à l'annexe I «Procédures de contrôle par l'État du port» du mémorandum d'entente de Paris;

considérant que, pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou pas, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés à l'annexe VI de ladite directive; mais qu'il serait inapproprié, dans certaines conditions, d'immobiliser un navire parce qu'il a subi des dommages accidentels;

considérant qu'il convient également de modifier ladite annexe VI compte tenu des dispositions contenues dans la résolution A.787 (19) de l'OMI, notamment en ce qui concerne les domaines relevant de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de 1978;

considérant que les mesures prévues à la présente directive sont conformes à l'avis du comité institué conformément à l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 97/34/CE de la Commission⁽⁴⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 95/21/CE est modifiée comme suit:

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

«2. L'autorité compétente sélectionne les navires à inspecter en donnant la priorité absolue aux navires visés à l'annexe I, partie I. En ce qui concerne l'inspection des autres navires énumérés à l'annexe I, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité en se fondant sur le coefficient global de ciblage du navire visé à l'annexe I, partie II.»

2) Les annexes I, II, III, IV et VI sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 157 du 7. 7. 1995, p. 1.

⁽²⁾ JO L 133 du 7. 5. 1998, p. 19.

⁽³⁾ JO L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

⁽⁴⁾ JO L 158 du 17. 6. 1997, p. 40.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 septembre 1998. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

La présente directive entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 juin 1998.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission

ANNEXE

1. L'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES À INSPECTER PRIORITAIREMENT

(conformément à l'article 5, paragraphe 2)

I. Facteurs prépondérants

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE et à l'article 13 de cette directive).
2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
3. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre.
4. Les navires ayant fait l'objet d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'État membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés; l'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.
5. Les navires ayant:
 - été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
 - été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles,
 - manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic ou les pratiques et procédures de navigation sûres
 ou
 - été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.
6. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension de leur classe pour des raisons de sécurité.

II. Coefficient global de ciblage

L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme prioritaire.

	<i>Valeur du coefficient de ciblage</i>
1. Navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création le 1 ^{er} janvier 1993.	+ 20
2. Navires n'ayant fait l'objet d'aucune inspection dans un autre État membre au cours des six mois précédents.	+ 10

	<i>Valeur du coefficient de ciblage</i>
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 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 (¹).	+ 5
4. Navires battant pavillon d'un État figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente:	
— moyenne dépassée de 0 à 3 %,	+ 3
— moyenne dépassée de 3,1 à 6 %,	+ 4
— moyenne dépassée de plus de 6 %.	+ 5
5. Navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre sous certaines conditions:	
a) pour chaque anomalie à corriger avant le départ;	+ 1
b) pour chaque anomalie à corriger au prochain port;	+ 1
c) pour toutes anomalies à corriger dans un délai de 14 jours (par tranche de deux);	+ 1
d) pour toutes autres conditions spécifiées (par tranche de deux);	+ 1
e) si une mesure concernant le navire a été prise et toutes les anomalies ont été corrigées.	- 2
6. Navires sur lesquels des anomalies ont été relevées lors d'une précédente inspection, suivant le nombre d'anomalies:	
— 0,	- 15
— 1 à 5,	0
— 6 à 10,	+ 5
— 11 à 20,	+ 10
— plus de 20.	+ 15
7. Navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.	+ 15
8. Navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 2 de la présente directive.	+ 1
9. Navires battant pavillon d'un pays présentant des anomalies en proportion supérieure à la moyenne.	+ 1
10. Navires présentant des anomalies de classe en nombre supérieur à la moyenne.	+ 1
11. Navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 7 de la présente directive).	+ 5
12. Autres navires:	
— entre 13 et 20 ans d'âge,	+ 1
— entre 21 et 24 ans d'âge,	+ 2
— plus de 25 ans d'âge.	+ 3

(¹) JO L 139 du 12. 12. 1994, p. 20.

Le coefficient de ciblage est la valeur numérique attribuée à un navire conformément aux dispositions de la présente annexe et affiché dans le système d'information Sirenac.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme indiqué ci-dessus. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 4, 8, 9, 10, 11 et 12.»

2. L'annexe II est modifiée comme suit:

1. Le point 13 est remplacé par le texte suivant:

«13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS, chapitre IX).»

2. Le texte ci-après est ajouté à la suite du point 14:

«15. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses.

16. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse.

17. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé.

18. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage.

19. Certificat de sécurité pour navire spécialisé.

20. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer.

21. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.

22. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries.

23. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord.

24. Rapports de visites (pour les vraquiers et pétroliers).

25. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'État du port.

26. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal.

27. Attestation autorisant le transport de céréales.

28. Manuel d'assujettissement de la cargaison.»

3. L'annexe III est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III

EXEMPLES DE "MOTIFS ÉVIDENTS" JUSTIFIANT UNE INSPECTION DÉTAILLÉE

(visés à l'article 6, paragraphe 3)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie I et partie II, points II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 et II-11.

2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.

3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord [article 6, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2].

4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer⁽¹⁾.
 5. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).
 6. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
 7. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
 8. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
 9. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
 10. Les conditions d'hygiène à bord du navire sont déficientes.
 11. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
 12. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.
4. L'annexe IV est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE IV

PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

(visées à l'article 6, paragraphe 4)

1. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité [résolution A.481(XII) de l'OMI] et ses annexes, à savoir document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2).
 2. Dispositions du code maritime international des marchandises dangereuses.
 3. Publication de l'Organisation internationale du travail (OIT): "L'inspection des conditions de travail à bord des navires: lignes de conduite en matière de procédure".
 4. Annexe I "Procédures de contrôle par l'État du port" du mémorandum d'entente de Paris.»
5. L'annexe VI est modifiée comme suit:
1. Dans l'introduction, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les dommages accidentels subis par un navire en route vers un port ne constituent pas un motif d'immobilisation, pour autant que:

 1. les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, aient été dûment prises en compte,
 2. avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou l'armateur ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'État du port des détails sur les circonstances de l'accident et les dommages subis, et des informations concernant la notification à l'administration du pavillon,

⁽¹⁾ JO L 319 du 12. 12. 1994, p. 28.

3. les mesures correctives appropriées, d'après les autorités, soient prises
et
 4. les autorités, une fois informées de l'exécution des réparations, se soient assurées que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.»
2. Le texte suivant est ajouté au point 3:
«Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation.»
 3. Le texte suivant est ajouté au point 3.2:
 13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente.
 14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.»
 4. Le point 3.8 est remplacé par le texte suivant:
 1. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration du pavillon.
 2. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration du pavillon ne sont pas respectées.
 3. Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration du pavillon.
 4. L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution.
 5. Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.
 6. Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.»
-