

**DIRECTIVE 2001/106/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 19 décembre 2001**

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)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾, au vu du projet commun approuvé le 13 novembre 2001 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 95/21/CE du Conseil ⁽⁵⁾ met en place dans la Communauté européenne un contrôle des navires par l'État du port fondé sur des procédures d'inspection et d'immobilisation uniformes.
- (2) Il est nécessaire de tenir compte des modifications qui ont été apportées aux conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que des développements intervenus dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.
- (3) Il est entendu que rien dans la présente directive n'a pour effet de transférer aux États du port les responsabilités des États du pavillon, notamment celles assumées par les organisations reconnues agissant au nom des États du pavillon.
- (4) Certains navires présentent un risque manifeste pour la sécurité en mer et l'environnement marin en raison de leur mauvais état, de leur pavillon et de leurs antécédents; parmi ces navires figurent, notamment, les navires battant le pavillon d'un État décrit comme présentant un «risque très élevé» ou «un risque élevé» dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris. Il convient par conséquent de refuser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté, à moins qu'il ne soit démontré qu'ils peuvent être exploités sans danger dans les eaux de la Communauté. Des lignes directrices doivent être établies pour fixer les

procédures applicables en cas de refus d'accès et de levée du refus d'accès. À des fins de transparence, la liste des navires pour lesquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé devrait être rendue publique.

- (5) Les navires ayant un coefficient de ciblage élevé représentent un risque particulièrement important d'accident ou de pollution, ce qui justifie qu'il faille les inspecter fréquemment à l'escale dans des ports de la Communauté.
- (6) Les catégories de navires énumérées à l'annexe V de la directive 95/21/CE présentent également un risque important d'accident ou de pollution à partir d'un certain âge. Le large pouvoir d'appréciation laissé à l'autorité d'inspection lorsqu'il s'agit de sélectionner ou non de tels navires en vue d'une inspection renforcée ne permet pas d'obtenir l'uniformisation des pratiques requise au sein de la Communauté. Il est par conséquent nécessaire de rendre l'inspection de ces navires obligatoire. En particulier, compte tenu des risques de pollution majeure que présentent les pétroliers et compte tenu également du fait que la grande majorité des anomalies conduisant à l'immobilisation concernent des navires de plus de quinze ans, il convient d'appliquer le régime des inspections renforcées aux pétroliers à partir de l'âge de quinze ans.
- (7) Le contenu des inspections renforcées faisant l'objet des lignes directrices établies peut varier considérablement à la discrétion de l'autorité d'inspection. Afin d'établir des pratiques uniformes au sein de la Communauté, ces lignes directrices devraient être rendues obligatoires. Il convient toutefois de prévoir une exception lorsque la conduite d'une inspection sur de tels navires, en particulier compte tenu de l'état des citernes à cargaison du navire ou de contraintes opérationnelles liées aux opérations de chargement ou de déchargement, n'est pas possible ou entraînerait des risques trop importants pour la sécurité du navire, de son équipage et de l'inspecteur ainsi que pour la sécurité dans l'enceinte portuaire.
- (8) Il convient que les États membres soient autorisés à organiser les inspections obligatoires de manière efficace afin d'obtenir, grâce à un régime renforcé d'inspections, la plus grande valeur ajoutée, en tenant compte des différentes conditions d'exploitation et en faisant appel à la coopération entre les ports et les États membres tout en respectant les objectifs quantitatifs globaux en matière d'inspection.

⁽¹⁾ JO C 212 E du 25.7.2000, p. 102 et JO C 154 E du 29.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ JO C 14 du 16.1.2001, p. 22.

⁽³⁾ JO C 22 du 24.1.2001, p. 19.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 30 novembre 2000 (JO C 228 du 13.8.2001, p. 133), position commune du Conseil du 26 février 2001 (JO C 101 du 30.3.2001, p. 15), et décision du Parlement européen du 16 mai 2001 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 24 octobre 2001 et décision du Conseil du 6 décembre 2001.

⁽⁵⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/97/CE de la Commission (JO L 331 du 23.12.1999, p. 67).

- (9) Le recrutement et la formation d'inspecteurs qualifiés demandant un certain temps, il y a lieu de permettre que les États membres étoffent progressivement leur service d'inspection; étant donné les caractéristiques du port de Rotterdam, en particulier l'importance du trafic qui y fait escale, une possibilité d'allonger légèrement le délai pour recruter et former les inspecteurs devrait être prévue pour ce port.
- (10) Les défaillances structurelles affectant un navire sont susceptibles d'aggraver le risque d'accident en mer. Lorsqu'il s'agit d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac, de tels accidents peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour l'environnement. Il convient que l'autorité d'inspection procède à un examen visuel des parties accessibles du navire, en vue de détecter le cas échéant une grave corrosion et de prendre les mesures de suivi qui s'imposent, en particulier à l'égard des sociétés de classification responsables de la qualité structurelle des navires.
- (11) Une inspection renforcée fondée sur la vérification obligatoire d'un certain nombre d'éléments du navire nécessite un temps considérable et une organisation approfondie. Il convient de faciliter la tâche de préparation de l'inspection, et d'en augmenter par là-même l'efficacité. À cette fin, le capitaine ou l'exploitant de tout navire se rendant dans un port de la Communauté devrait notifier un certain nombre d'informations à caractère opérationnel.
- (12) Le rôle croissant du contrôle des navires par l'État du port dans la lutte contre les pratiques non conformes aux normes entraîne un accroissement global des tâches des inspecteurs. Un effort tout particulier devrait donc être fait pour éviter les inspections redondantes et améliorer l'information des inspecteurs sur le contenu des inspections effectuées dans les ports précédents. Par conséquent, le rapport d'inspection rédigé par l'inspecteur à l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée devrait comporter l'indication des parties du navire qui ont déjà été inspectées. L'inspecteur du port suivant où le navire fait escale pourra ainsi, le cas échéant, décider de ne pas inspecter une partie du navire lorsqu'aucune anomalie n'y a été décelée lors de l'inspection précédente.
- (13) Des progrès techniques essentiels ont été réalisés dans le domaine des équipements de bord, qui permettent l'enregistrement des données du voyage (grâce à des enregistreurs des données du voyage — systèmes VDR ou «boîtes noires») afin de faciliter les enquêtes après accidents. Compte tenu de leur importance pour la sécurité maritime et parallèlement aux efforts entrepris sur cette question au sein de l'OMI, ces équipements devraient être rendus obligatoires après une période allant jusqu'à cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive pour les navires de charge construits avant le 1^{er} juillet 2002 faisant escale dans les ports de la Communauté et, lorsqu'ils seront obligatoires, l'absence ou le défaut de fonctionnement de ces équipements devrait justifier l'immobilisation du navire.
- (14) L'administration de l'État du pavillon d'un navire inspecté ou la société de classification concernée devrait disposer des informations sur le résultat de l'inspection afin d'assurer un suivi plus efficace de l'évolution et, le cas échéant, de la détérioration de l'état du navire, afin de prendre lorsqu'il en est encore temps les mesures nécessaires pour y remédier.
- (15) Une pollution accidentelle par hydrocarbures est susceptible de provoquer des dommages considérables à l'environnement et à l'économie de la région concernée. Il est en conséquence nécessaire de vérifier que les pétroliers qui font escale dans les ports de la Communauté bénéficient d'une couverture appropriée de ces risques.
- (16) La transparence des informations relatives aux navires inspectés et immobilisés constitue un élément essentiel de toute politique visant à dissuader l'utilisation de navires ne répondant pas aux normes de sécurité. Dans ce cadre, il est nécessaire de compléter la liste des informations publiées par la mention de l'identité de l'affréteur du navire. Il convient également de fournir au public une information plus complète et plus claire sur les inspections et les immobilisations qui sont effectuées dans les ports de la Communauté. Il s'agit en particulier des informations concernant les visites plus approfondies effectuées à bord des navires, tant par les autorités de l'État du port que par les sociétés de classification, ainsi que d'une explication des mesures prises par les autorités de l'État du port ou les sociétés de classification concernées à la suite d'une immobilisation prononcée en vertu de la directive.
- (17) Il est essentiel de contrôler l'application de la directive pour éviter le risque qu'existent des différences dans les niveaux de sécurité et des distorsions de concurrence entre ports et régions de la Communauté. À cette fin, la Commission devrait disposer d'informations plus détaillées, concernant en particulier les mouvements de navires dans les ports, pour être en mesure d'effectuer un examen approfondi des conditions d'application de la directive. Ces informations devraient être fournies à la Commission de manière suffisamment fréquente pour lui permettre d'intervenir plus rapidement lorsque des anomalies sont constatées dans l'application de la directive.
- (18) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la directive 95/21/CE en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port;»;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2) à l'article 2, les points 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. "conventions":

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge LL 66,
- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74),
- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (Marpol 73/78),
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78),
- la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72),
- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC69),
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147)
- la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (CLC);

ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur le 19 décembre 2001.

2. "mémoire d'entente": le mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur le 19 décembre 2001.»;

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

«Article 4

Organisme chargé de l'inspection

Les États membres maintiennent en place des administrations maritimes nationales appropriées disposant du personnel requis, notamment d'inspecteurs qualifiés, ci-après dénommées "autorités compétentes", en vue de l'inspection des navires et prennent toutes mesures appropriées pour faire en sorte que leurs autorités compétentes s'acquittent de leurs tâches telles que prévues par la présente directive.»;

4) à l'article 5, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. L'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés au paragraphe 2 et à l'article 7, correspondant à au moins 25 % du nombre annuel moyen de navires distincts entrés dans les ports dudit État membre calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.

2. a) Sous réserve des dispositions de l'article 7 bis, l'autorité compétente veille à ce que tout navire non soumis à inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 6, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans un port de la

région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

b) En ce qui concerne la sélection des autres navires à inspecter, les autorités compétentes déterminent l'ordre de priorité de la manière suivante:

- les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant à l'annexe I, partie I, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage;
- les navires figurant à l'annexe I, partie II, sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affichée dans le système d'information Sirenac.

3. Les États membres s'abstiennent d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre État membre au cours des six mois précédents, pour autant:

- que ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,
- qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente,
- qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection,
- que le navire ne soit pas couvert par les dispositions du paragraphe 2, point a).»;

5) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Inspection renforcée obligatoire de certains navires

1. Un navire classé dans l'une des catégories énumérées à l'annexe V, section A, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée après une période de douze mois à compter de la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

2. Si ce navire est sélectionné pour une inspection conformément à l'article 5, paragraphe 2, point b), une inspection renforcée est effectuée. Toutefois, une inspection menée conformément à l'article 6 peut être effectuée entre deux inspections renforcées.

3. a) L'exploitant ou le capitaine d'un navire auquel le paragraphe 1 est applicable communique toutes les informations visées à l'annexe V, section B, à l'autorité compétente de l'État membre de chaque port où le navire fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée. Ces informations sont fournies au moins 3 jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou avant que le navire ne quitte le port précédent si le voyage doit durer moins de 3 jours.

b) Tout navire qui ne se conforme pas aux dispositions du point a) est soumis à une inspection renforcée au port de destination.

4. Sous réserve des dispositions de l'article 7 bis, les États membres veillent à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée à bord d'un navire auquel le paragraphe 3 est applicable et dont le coefficient de ciblage est égal ou supérieur à 7 au premier port où il fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée.

Dans les cas où les États membres sont dans l'impossibilité d'augmenter leur capacité en temps voulu pour réaliser toutes les inspections supplémentaires requises, notamment en raison de problèmes liés au recrutement et à la formation d'inspecteurs, ils bénéficieront d'un délai prenant fin le 1^{er} janvier 2003 pour étoffer progressivement leur service d'inspection. Ce délai peut être allongé de six mois pour le port de Rotterdam. La Commission en informera les États membres et le Parlement européen.

5. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures visées à l'annexe V, section C.

6. Lorsqu'un amendement ou un projet d'amendement au mémorandum de Paris risque d'affaiblir la portée de l'obligation d'inspection renforcée en vertu du présent article, la Commission soumet sans tarder au comité établi à l'article 18 un projet de mesures en vue de réintroduire des valeurs du coefficient de ciblage conformes aux objectifs de la présente directive.»

6) l'article suivant est inséré:

«Article 7 bis

Procédure à suivre lorsque certains navires ne peuvent pas être inspectés

1. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, un État membre n'est pas en mesure d'effectuer soit une inspection d'un navire dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a), soit une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 7, paragraphe 4, cet État membre informe sans tarder le système Sirenac que l'inspection n'a pas eu lieu.

2. De tels cas sont notifiés tous les six mois, à la Commission, ainsi que les motifs expliquant pourquoi l'inspection des navires concernés n'a pas été effectuée.

3. Au cours d'une année civile, ces absences d'inspection n'excèdent pas 5 % du nombre annuel moyen de navires distincts susceptibles d'être inspectés visés au paragraphe 1 et qui ont fait escale dans des ports de l'État membre concerné, calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.

4. Les navires visés au paragraphe 1 sont soumis à une inspection, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 2, point a), ou à une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 7, paragraphe 4, selon le cas, à leur prochain port d'escale situé dans la Communauté.

5. Au plus tard le 22 juillet 2008, le pourcentage de 5 % visé au paragraphe 3 est modifié, s'il y a lieu, sur la base d'une évaluation réalisée par la Commission, conformément à la procédure prévue à l'article 19.»

7) l'article suivant est inséré:

«Article 7 ter

Mesures de refus d'accès concernant certains navires

1. Un État membre veille à ce que l'accès à ses ports soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 11,

paragraphe 6, à un navire classé dans l'une des catégories de l'annexe XI, section A, lorsque ce navire:

soit:

- bat le pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et
- a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris;

soit:

- bat le pavillon d'un État décrit comme présentant un "risque très élevé" ou un "risque élevé" dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et
- a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente-six mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès est applicable dès que le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet de la deuxième ou troisième immobilisation, selon le cas.

2. Aux fins du paragraphe 1, les États membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe XI, section B.

3. La Commission publie tous les six mois les informations relatives aux navires auxquels l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application du présent article.»

8) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Rapport d'inspection

À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.»

9) l'article 9 est modifié comme suit:

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

«1. L'autorité compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7, a été ou sera supprimée conformément aux conventions.»

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe VI. Dans ce contexte, le navire est immobilisé s'il n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque son utilisation est prescrite par l'annexe XII. S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, l'autorité compétente peut autoriser le navire à se rendre dans le port approprié le plus proche pour que l'anomalie soit supprimée aisément ou exiger qu'elle le soit dans un délai maximal de 30 jours. À ces fins, les procédures définies à l'article 11 sont d'application.»

- c) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:
- «5. Lorsque les inspections visées à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7 donnent lieu à une immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État dont le navire est autorisé à battre pavillon (ci-après dénommée "administration du pavillon") ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'État du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.»
- 10) à l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation ou de refus d'accès prise par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.»
- 11) à l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les États membres maintiennent les dispositions nécessaires pour assurer un échange d'informations et une coopération entre leur autorité compétente et les autorités compétentes de tous les autres États membres et maintenir la liaison opérationnelle établie entre leur autorité compétente, la Commission et le système d'information Sirenac créé à Saint-Malo, France.
- En vue de la conduite des inspections visées à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS.»
- 12) à l'article 15, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les informations énumérées à l'annexe VIII, parties I et II, ainsi que les informations sur les changements, suspensions et retraits de classe visés à l'article 15, paragraphe 3, de la directive 94/57/CE doivent être disponibles dans le système d'information Sirenac. Elles sont rendues publiques dans le cadre du système d'informations EQUASIS dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.»
- 13) à l'article 15, le paragraphe suivant est ajouté:
- «5. Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte aux législations nationales en matière de responsabilité.»
- 14) à l'article 16, le paragraphe suivant est inséré:
- «2 bis. En cas d'immobilisation d'un navire pour anomalies ou absence de certificats valables, tels que prévus à l'article 9 et à l'annexe VI, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.»
- 15) les articles 17 et 18 sont remplacés par le texte suivant:
- «Article 17
- Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre**
- Les États membres fournissent à la Commission les informations énumérées à l'annexe X suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.
- Article 18
- Comité de réglementation**
1. La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE (ci-après dénommé "comité").
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.»
- 16) à l'article 19, la phrase introductive et le point a) sont remplacés par le texte suivant:
- «La présente directive peut, sans que son champ d'application soit élargi, être modifiée conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2, pour:
- a) adapter les obligations imposées à l'article 5, à l'exception du chiffre de 25 % figurant au paragraphe 1, et aux articles 6, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 15 et 17, ainsi qu'aux annexes visées par lesdits articles, sur la base de l'expérience acquise à la lumière de la mise en œuvre de la présente directive et compte tenu de l'évolution du memorandum d'entente de Paris;»
- 17) l'article suivant est inséré:
- «Article 19 bis
- Sanctions**
- Les États membres établissent un système de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.»
- 18) à l'article 20, le paragraphe suivant est ajouté:
- «4. En outre, la Commission informe à intervalles réguliers le Parlement européen et le Conseil sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive dans les États membres.»
- 19) l'annexe I, partie II, est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive;
- 20) l'annexe II est modifiée comme suit:
- a) le point 10 est remplacé par les points suivants:
- «10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
- 10 bis. Certificats délivrés conformément à la convention STCW;»

- b) le point suivant est ajouté:
- «35. Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992).»;
- 21) à l'annexe III, point 1, les termes «II-8 et II-11» sont remplacés par les termes «et II-8»;
- 22) l'annexe V est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive;
- 23) l'annexe VI est modifiée comme suit:
- a) au point 2 («Application des critères principaux»), le texte suivant est ajouté:
- «14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.»;
- b) au point 3.1, les termes «Absence des certificats valables» sont remplacés par les termes «Absence des certificats et documents valables»;
- c) au point 3.2, le texte suivant est ajouté:
- «15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.
16. Absence ou défaut de fonctionnement d'un VDR lorsque son utilisation est obligatoire.»;
- d) au point 3.6, le texte suivant est ajouté:
- «5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol.»;
- 24) l'annexe VIII est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive;
- 25) les annexes IX, X, XI et XII dont le texte figure à l'annexe IV de la présente directive sont ajoutées.

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 22 juillet 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. 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.

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

Article 3

La Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le 22 juillet 2006. Cette évaluation porte, entre autres, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre ainsi que sur le nombre d'inspections effectuées, y compris le nombre d'inspections renforcées obligatoires. La Commission communique les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil et, sur la base de son analyse, détermine s'il est nécessaire de proposer une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2001.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ANNEXE I

«II. Coefficient global de ciblage

L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories ci-après est considérée comme prioritaire:

- 1) Les 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.
- 2) Les navires qui n'ont été inspectés par aucun État membre au cours des six derniers mois.
- 3) Les navires dont les certificats réglementaires 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.
- 4) Les navires battant le pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
- 5) Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;
 - b) anomalies à supprimer au prochain port d'escale;
 - c) anomalies à supprimer dans les 14 jours;
 - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions concernant le navire ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.

- 6) Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
- 7) Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
- 8) Les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales pertinentes visées à l'article 2 de la présente directive.
- 9) Les navires classés au sein d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.
- 10) Les navires des catégories visées à l'annexe V, section A.
- 11) Les navires de plus de treize ans d'âge.

Pour établir l'ordre de priorité pour l'inspection des navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente tient compte du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC, conformément à l'annexe I, section I, du mémorandum d'entente de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient de ciblage applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. 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 3, 4, 8, 9, 10 et 11.

Cependant, aux fins de l'article 7, paragraphe 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 10.»

ANNEXE II

«ANNEXE V

A. CATÉGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCÉE (en vertu de l'article 7, paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes brutes et de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2, points a) et b), de la 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⁽¹⁾.

B. INFORMATIONS À NOTIFIER À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE [en vertu de l'article 7, paragraphe 3, point a)]

- A. nom,
- B. pavillon,
- C. le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire,
- D. port en lourd,
- E. date de construction du navire, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
- F. pour les navires-citernes:
 - F.a. configuration: simple coque, simple coque avec SBT, double coque,
 - F.b. état des citernes à cargaison et à ballast: pleines, vides, inertées,
 - F.c. volume et nature de la cargaison,
- G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,
- H. durée prévue de l'escale,
- I. opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres),
- J. inspections et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.

C. PROCÉDURES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCÉE DE CERTAINES CATÉGORIES DE NAVIRES (visées à l'article 7, paragraphe 5)

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)
 - panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours,
 - inspection de l'éclairage de secours,
 - fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale,

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

- fonctionnement des pompes d'assèchement,
- fermeture des portes étanches,
- mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage,
- essai de la télécommande d'arrêt d'urgence, par exemple des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible,
- essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire,
- inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio,
- inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques:

- dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau,
- analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée,
- matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas),
- vérification de la mention du produit transporté dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas,
- installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- corrosion éventuelle du bâti des machines de pont,
- déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouteille,
- fissuration ou corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales,
- accès aux cales,
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'État du pavillon ou la société de classification:
 - 1) rapports sur les visites concernant les structures,
 - 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
 - 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
 - 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

4. PÉTROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

- système fixe de production de mousse installé sur le pont
- système de lutte contre l'incendie
- inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- citernes à ballast: au moins l'une des citernes à ballast se trouvant dans la zone de cargaison est examinée tout d'abord à partir de l'accès à la citerne par le trou d'homme/le pont puis à l'intérieur si l'inspecteur établit qu'il existe des motifs évidents qui justifient la poursuite de l'inspection
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'État du pavillon ou la société de classification:
 - 1) rapports sur les visites concernant les structures,
 - 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
 - 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
 - 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

5. NAVIRES À PASSAGERS NON VISÉS PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE

Outre les points énumérés à la section C, point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- essai du système de détection des incendies et d'alarme,
- contrôle de la fermeture des portes coupe-feu,
- essai du système de diffusion générale,
- exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine,
- connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'État membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs n'entravent pas le fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.»

ANNEXE III

L'annexe VIII est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE VIII

Publication d'informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des États membres
(visées à l'article 15)

I. Les informations publiées conformément à l'article 15, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type du navire,
- la jauge brute,
- l'année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affréteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,
- l'État du pavillon,
- la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
- la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le port et la date de la dernière inspection renforcée et, le cas échéant, l'indication qu'une immobilisation a été prononcée,
- le port et la date de la dernière visite spéciale, et le nom de l'organisme qui a effectué la visite,
- le nombre des immobilisations au cours des 24 derniers mois,
- le pays et le port d'immobilisation,
- la date de levée de l'immobilisation,
- la durée de l'immobilisation, en jours,
- le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
- la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification,
- si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
- l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
- la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté.

II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 15, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type de navire,
- la jauge brute,
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affréteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,

-
- l'État du pavillon,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le pays, le port et la date d'inspection,
 - le nombre et la nature des anomalies, par catégorie d'anomalie.»
-

ANNEXE IV

Les annexes IX, X, XI et XII suivantes sont ajoutées:

«ANNEXE IX

Rapport d'inspection établi en application de l'article 8

Le rapport d'inspection comprend au moins les éléments suivants:

I. Informations générales

1. Autorité compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire
6. Numéro OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire
11. La société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. La société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon
13. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection
16. Mention indiquant que des informations détaillées concernant une inspection ou une immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication.

II. Informations relatives à l'inspection

1. Certificats délivrés en application des conventions internationales pertinentes, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection (dans le cas d'inspection détaillée ou renforcée)
3. Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
4. Nature des anomalies
5. Mesures prises.

III. Informations supplémentaires en cas d'immobilisation

1. Date de la décision d'immobilisation
2. Date de la levée de l'immobilisation
3. Nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation (références aux conventions pertinentes, le cas échéant)
4. Renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle

5. Indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation
6. Mesures prises.

ANNEXE X

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre en application de l'article 17

1. Chaque année, les États membres fournissent à la Commission les données suivantes, concernant l'année écoulée, pour le 1^{er} avril au plus tard:

- 1.1. Nombre d'inspecteurs travaillant pour leur compte dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port.

Les informations doivent être transmises à la Commission en suivant le modèle de tableau ci-après.

Port/Zone	Nombre d'inspecteurs temps plein	Nombre d'inspecteurs temps partiel ⁽¹⁾	Conversion en temps plein
Port de X.....			
Port de Y.....			
TOTAL			

⁽¹⁾ Lorsque les inspections effectuées par les inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'État du port ne constituent qu'une partie de la charge de travail de ces inspecteurs, le nombre total d'inspecteurs doit être ramené à un nombre d'inspecteurs exerçant des fonctions à temps plein.

Ces informations sont fournies au plan national et pour chacun des ports de l'État membre considéré. Aux fins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par port un port individuel, ainsi que la zone géographique couverte par un inspecteur, ou une équipe d'inspecteurs, comprenant le cas échéant plusieurs ports individuels. Le même inspecteur peut être amené à intervenir dans plus d'un port ou d'une zone géographique.

- 1.2. Nombre total de navires distincts entrés dans leurs ports au niveau national.

2. Les États membres doivent:

- a) soit fournir à la Commission tous les six mois la liste des mouvements de navires distincts, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, entrés dans leurs ports, comportant le numéro OMI des navires et leur date d'arrivée;
- b) soit fournir au système Sirenac les numéros OMI et la date d'arrivée des navires, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, qui sont entrés chaque jour dans leurs ports.

Les États membres doivent fournir à la Commission la liste des services de ferry réguliers visés aux points a) et b), au plus tard six mois après la mise en œuvre de la présente directive et, par la suite, à chaque fois que des modifications interviennent dans ces services.

ANNEXE XI

A. CATÉGORIES DE NAVIRES FAISANT L'OBJET D'UN REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ (en vertu de l'article 7 *ter*, paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques
2. Vraquiers
3. Pétroliers
4. Navires à passagers.

B. PROCÉDURES RELATIVES AU REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ (en vertu de l'article 7 *ter*, paragraphe 2)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 7 *ter* sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la deuxième ou la troisième fois selon le cas, informe par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire.

L'autorité compétente doit informer également l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, la Commission, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès prend effet dès que le navire a été autorisé à quitter le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté ladite mesure. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'État du pavillon certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'une attestation de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société.
3. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'à la suite d'une nouvelle inspection du navire, dans un port convenu, par les inspecteurs de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès et que si la preuve est apportée, à la satisfaction de cet État membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.

Si le port convenu est situé dans la Communauté, l'autorité compétente de l'État membre du port de destination peut, avec l'accord de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à rejoindre le port en question, dans le seul but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au point 2.

La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments pertinents figurant à l'annexe V, section C.

Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.
4. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'État membre conformément au point 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

L'autorité compétente doit également informer de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, la Commission, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.
5. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans le système Sirenac et publiées conformément aux dispositions de l'article 15 et de l'annexe VIII.

ANNEXE XII

Exigences internationales et communautaires concernant les dispositifs d'enregistrement des données du Voyage

Les navires entrant dans les catégories suivantes qui font escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes établies par la résolution A.861(20) de l'OMI et aux normes-tests établies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI):

- les navires à passagers construits à partir du 1^{er} juillet 2002,
- les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard à la date de la première visite effectuée à partir du 1^{er} juillet 2002,
- les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard le 1^{er} janvier 2004,
- les navires autres que les navires à passagers jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus, et construits à partir du 1^{er} juillet 2002.

Les navires entrant dans les catégories suivantes et construits avant le 1^{er} juillet 2002 qui font escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes de l'OMI applicables en la matière:

- les navires de charge jaugeant 20 000 tonnes brutes et plus, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2007,
 - les navires de charge jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus mais moins de 20 000 tonnes brutes, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2008.»
-