

II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

DÉCISIONS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 juin 2009

relative aux critères à respecter pour décider à quel moment les performances d'un organisme agissant pour le compte de l'État du pavillon peuvent être considérées comme une menace inacceptable pour la sécurité et l'environnement

[notifiée sous le numéro C(2009) 4398]

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

(2009/491/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu 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⁾, et notamment son article 9, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) Lorsqu'un État membre décide, pour les navires battant son pavillon, d'habilitier des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats conformément aux conventions internationales applicables et, le cas échéant, à délivrer ou à renouveler les certificats y relatifs, ou de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie, des inspections et des visites en question, il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés conformément à l'article 4 de la directive 94/57/CE.

(2) La qualité des performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution — mesurée en fonction de l'ensemble des navires inscrits dans le registre de classification d'un organisme, quel que soit leur pavillon — est une indication importante du niveau de compétence d'un organisme agréé.

(3) Les fiches de performance des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution doivent être établies à partir des données produites par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port et/ou d'autres systèmes similaires. D'autres éléments d'appréciation peuvent être tirés de l'analyse des accidents impliquant des navires classés par les organismes agréés.

(4) Étant donné que les organismes agréés exercent leur activité dans le monde entier, leurs fiches de performance doivent couvrir une zone géographique suffisamment large.

(5) La Garde côtière des États-Unis (USCG) et le mémorandum d'entente de Tokyo sur le contrôle par l'État du port publient régulièrement, comme le mémorandum d'entente de Paris, des données fondées sur le contrôle par l'État du port. Ces données doivent être considérées comme des sources présentant une fiabilité comparable en ce qui concerne la continuité et l'exactitude des données sur la base desquelles évaluer les fiches de performance des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

(6) Les données publiées par le mémorandum d'entente de Paris, le mémorandum d'entente de Tokyo et la Garde côtière des États-Unis sont soumises à des procédures d'appel préalables, ce qui laisse aux organismes agréés concernés la possibilité de les contester. Ces données doivent donc être considérées comme des sources suffisamment fiables et utilisées pour établir les critères d'évaluation des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

⁽¹⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20.

- (7) L'analyse des registres sur l'immobilisation des navires doit, lorsque ces informations sont disponibles, tenir particulièrement compte des immobilisations liées à l'intervention de l'organisme agréé. Elle doit également être conçue de façon à réduire le risque de distorsions statistiques que pourraient provoquer de petites populations et/ou des populations battant un pavillon particulier, comme cela peut être le cas pour les flottes classées par des organismes disposant d'un agrément limité.
- (8) Les sources de données doivent être transparentes, impartiales et capables de fournir des données suffisamment fiables, exhaustives et continues. En conséquence, en l'absence de sources publiques suffisamment complètes, les données sur les accidents maritimes peuvent être tirées de sources de données commerciales et prises en considération pour autant qu'une assurance raisonnable puisse être obtenue quant au respect des critères précités.
- (9) Les rapports produits par les États membres sur la base de l'article 12 de la directive 94/57/CE sont également pris en compte dans l'évaluation des fiches de performance des organismes en matière de sécurité et de prévention de la pollution.
- (10) Les fiches de performance d'un organisme agréé en matière de sécurité et de prévention de la pollution, y compris d'autres éléments d'appréciation tels que les accidents maritimes, doivent être évaluées afin de permettre l'adoption de décisions équitables et proportionnées, sur la base de la capacité structurelle de l'organisme à respecter les normes professionnelles les plus strictes. Il est donc nécessaire de comparer ces fiches sur une durée raisonnable.
- (11) Afin de garantir l'utilité et l'équité du système d'évaluation, il convient d'accorder aux organismes agréés un délai raisonnable pour le prendre en considération dans leurs décisions de gestion, tout en donnant à la Commission la possibilité d'évaluer son fonctionnement et, le cas échéant, de procéder aux ajustements nécessaires.
- (12) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires,
- 2) «mémorandum d'entente de Paris» (ci-après dénommé «mémorandum de Paris»): le mémorandum d'entente sur le contrôle par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur à la date de l'adoption de la présente décision;
- 3) «mémorandum d'entente de Tokyo» (ci-après dénommé «mémorandum de Tokyo»): le mémorandum d'entente sur le contrôle par l'État du port dans la région Asie-Pacifique, signé à Tokyo le 1^{er} décembre 1993, dans la version en vigueur à la date de l'adoption de la présente décision;
- 4) «immobilisation liée à l'intervention de l'organisme agréé»: une immobilisation du fait que la responsabilité de l'organisme agréé ayant effectué la visite ou ayant délivré un certificat est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné l'immobilisation, conformément aux instructions applicables du régime pertinent de contrôle par l'État du port;
- 5) «accident maritime»: un accident de mer au sens de la résolution A.849(20) de l'OMI;

Article 2

Les critères à respecter pour décider à quel moment les performances d'un organisme agissant pour le compte de l'État du pavillon peuvent être considérées comme une menace inacceptable pour la sécurité et l'environnement sont définis à l'annexe I.

Article 3

1. Au moment de déterminer si les performances d'un organisme agissant pour le compte d'un État du pavillon doivent être considérées comme une menace inacceptable pour la sécurité et l'environnement, la Commission peut, outre les critères définis à l'annexe I, prendre en considération les cas portés à sa connaissance:

- a) lorsqu'il est prouvé, devant une juridiction ou au cours d'une procédure d'arbitrage, qu'un accident maritime impliquant un navire inscrit dans le registre de classification d'un organisme agréé résulte d'un acte ou d'une omission volontaire ou d'une négligence grave de cet organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant pour son compte; et
- b) lorsqu'il peut être considéré, sur la base des informations dont dispose la Commission, que cet acte ou cette omission volontaire ou négligence grave est dû à des insuffisances dans la structure, les procédures ou le contrôle interne de l'organisme.

2. La Commission tient compte de la gravité des faits et cherche à établir si la récurrence ou toute autre circonstance révèle l'incapacité de l'organisme à pallier les insuffisances visées au paragraphe 1 et à améliorer ses performances.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- 1) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément à l'article 4 de la directive 94/57/CE;

Article 4

1. Trois ans après l'entrée en vigueur de la présente décision, la Commission évalue les critères définis à l'annexe I.
2. Le cas échéant, elle modifie, conformément à la procédure prévue à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 94/57/CE, l'annexe I pour:
 - a) adapter lesdits critères pour garantir leur utilité et leur équité;
 - b) définir des seuils déclenchant l'application des mesures prévues à l'article 9, paragraphe 1, et à l'article 10, paragraphe 2, de la directive en question.

Article 5

Pour présenter leurs rapports à la Commission et aux autres États membres conformément à l'article 12 de la directive 94/57/CE, les États membres utilisent le formulaire harmonisé figurant à l'annexe II.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 juin 2009.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président

ANNEXE I

1. **CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT**1.1. **Nombre d'immobilisations liées à l'intervention de l'organisme agréé par rapport au nombre total d'inspections effectuées sur une période de trois ans**

soit

$$U_l = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

$$U_h = N \cdot p - 0,5 - z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

dans laquelle:

n = nombre d'immobilisations liées à l'intervention des organismes agréés

U_l = seuil de performance bas à moyenU_h = seuil de performance moyen à élevé

N = nombre total d'inspections (minimum = 60)

p = coefficient fixe = 0,02

z = facteur de signification statistique = 1,645

1.1.1. *Mémorandum de Paris*n > U_l 6 pointsU_l ≥ n ≥ U_h 3 pointsU_h > n 0 points1.1.2. *Garde côtière des États-Unis* ⁽¹⁾n > U_l 6 pointsU_l ≥ n ≥ U_h 3 pointU_h > n 0 points1.1.3. *Mémorandum de Tokyo*n > U_l 6 pointsU_l ≥ n ≥ U_h 3 pointsU_h > n 0 pointsSi U_h < 0, on considère alors que U_h = 0.Si n = 0, alors 0 point n'est attribué, quelle que soit la valeur de U_h.1.2. **Pourcentage d'immobilisations liées à l'intervention de l'organisme agréé par rapport au nombre total d'inspections**1.2.1. *Mémorandum de Paris*

Annuellement — par rapport aux trois années précédentes

En hausse 1 point

Stable 0 point

En baisse - 1 point

⁽¹⁾ En ce qui concerne les données de la Garde côtière américaine, le nombre total des arrivées de navires distincts peut être pris en compte au lieu du nombre total d'inspections si les données concernant ces dernières ne sont pas disponibles.

1.2.2. *Garde côtière des États-Unis* ⁽¹⁾

Annuellement — par rapport aux trois années précédentes

En hausse	1 point
Stable	0 point
En baisse	- 1 point

1.2.3. *Mémorandum de Tokyo*

Annuellement — par rapport aux trois années précédentes

En hausse	1 point
Stable	0 points
En baisse	- 1 point

Lorsqu'un organisme agréé affiche un taux d'immobilisations égal à 0 % pendant deux périodes consécutives, cette performance est considérée comme positive, et un même nombre de points que pour une baisse du taux d'immobilisations est attribué.

1.3. **Nombre d'immobilisations par rapport au nombre total d'inspections effectuées sur une période de trois ans**

soit

$$U_1 = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

dans laquelle:

n = nombre d'immobilisations

U_1 = seuil de performance bas

N = nombre total d'inspections (minimum = 60)

p = coefficient fixe = 0,05

z = facteur de signification statistique = 1,645

1.3.1. *Mémorandum de Paris*

$n > U_1$	1 point
$U_1 \geq n$	0 point

1.3.2. *Garde côtière des États-Unis* ⁽¹⁾

$n > U_1$	1 point
$U_1 \geq n$	0 point

1.3.3. *Mémorandum de Tokyo*

$n > U_1$	1 point
$U_1 \geq n$	0 point

1.4. **Deux immobilisations liées à l'intervention de l'organisme agréé du même navire au cours des douze derniers mois (par an et selon le mémorandum de Paris, la Garde côtière américaine et le mémorandum de Tokyo)**

Nombre de cas	points
1 ou 2	1 par navire
3 à 5	2 par navire
> 5	3 par navire

ANNEXE II

RAPPORT

conformément à l'article 12 de la directive 94/57/CE du Conseil

«Dans l'exercice de leurs obligations d'inspection, en qualité d'État du port, les États membres qui découvrent que des certificats valides ont été délivrés, par des organismes agissant pour le compte de l'État du pavillon, à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales ou qui constate une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat, font rapport à la Commission et aux autres États membres et en informent l'État du pavillon concerné. **Seuls les cas dans lesquels des navires constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou reflètent un comportement particulièrement négligent de la part des organismes sont signalés aux fins du présent article.** L'organisme agréé concerné est informé du cas constaté au moment de l'inspection initiale pour qu'il puisse prendre immédiatement les mesures de correction appropriées.»

Pour déterminer dans quel cas il convient de signaler à la Commission, aux autres États membres et à l'État du pavillon qu'un organisme agréé (ci-après dénommé «OA») n'a pas décelé de défauts graves dans la situation des navires visités, les critères suivants s'appliquent:

- 1) la défaillance est liée aux visites statutaires réalisées par l'OA et est manifestement due à une négligence grave, à une imprudence ou à une omission de l'OA;
- 2) les défauts auxquels l'OA n'a pas remédié de façon adéquate concernent les éléments structurels de la coque, la machinerie ou les équipements de sécurité et sont suffisamment graves pour entraîner:
 - a) une suspension, un retrait ou une approbation conditionnelle du certificat de sécurité par l'État du pavillon; ou
 - b) une interdiction d'exploitation, conformément à la directive 1999/35/CE du Conseil ⁽¹⁾, ou une immobilisation, conformément à la directive 95/21/CE du Conseil ⁽²⁾, émise par l'État d'accueil ou l'État du port lorsqu'il ne peut pas être remédié aux anomalies dans un délai de cinq jours.

Le rapport comprend un exposé des faits qui précise pourquoi les critères précités sont considérés comme satisfaits.

Il convient également de joindre, le cas échéant, les justificatifs suivants:

- 1) une copie des certificats de sécurité;
- 2) des documents relatifs aux tâches réglementaires exécutées par l'OA avant la détection des défauts;
- 3) des éléments attestant l'adoption de mesures par l'État du pavillon, l'État du port ou l'État d'accueil;
- 4) une copie du rapport de visite établi par la société de classification après la détection des défauts;
- 5) des photographies numériques des parties défectueuses.

Le formulaire ci-joint doit être utilisé pour le rapport.

Le rapport doit être transmis à la Commission européenne, à l'AESM et à tous les États membres.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

RAPPORT

présenté par (autorité publique établissant le rapport)

I. Informations générales	
Nom du navire:	
Numéro OMI:	
Organisme agréé:	
Type d'inspection:	
Port d'inspection:	
Date de l'inspection:	
Mesures de suivi:	
Durée de l'immobilisation:	
Durée de l'interdiction d'exploitation:	

II. Exposé détaillé de l'inspection et/ou rapport d'inspection relatif au contrôle par l'État du port

III. Observations relatives au comportement de l'organisme agréé

IV. Mesures de suivi adoptées par l'État qui effectue l'inspection, l'État du pavillon et l'organisme agréé

V. Pièces justificatives produites

--