

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 20/2008

adoptée par le Conseil le 6 juin 2008

en vue de l'adoption de la directive 2008/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... relative au contrôle par l'État du port (refonte)

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

(2008/C 198 E/01)

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,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port ⁽⁴⁾ a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. De nouvelles modifications devant être introduites, il convient, pour des raisons de clarté, de procéder à sa refonte.
- (2) La Communauté est gravement préoccupée par les catastrophes maritimes et la pollution des mers et des littoraux des États membres.
- (3) La Communauté est également préoccupée par les conditions de vie et de travail à bord.
- (4) La sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord peuvent être efficacement améliorées par une réduction draconienne du nombre

de navires inférieurs aux normes naviguant dans les eaux communautaires, grâce à une application stricte des conventions, ainsi que des codes et résolutions internationaux.

- (5) La responsabilité du contrôle de la conformité des navires aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord incombe principalement à l'État du pavillon. S'appuyant au besoin sur des organismes agréés, l'État du pavillon garantit intégralement le caractère exhaustif et effectif des inspections et visites effectuées en vue de la délivrance des certificats appropriés. La responsabilité du maintien de l'état du navire et de son équipement après la visite, afin de se conformer aux exigences des conventions applicables au navire, incombe à la compagnie du navire. Cependant, les normes internationales sont de moins en moins appliquées et mises en œuvre par un certain nombre d'États du pavillon. Dorénavant, pour assurer une deuxième ligne de défense contre les transports maritimes inférieurs aux normes, le contrôle de la conformité aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord devrait donc également être assuré par l'État du port, étant entendu que l'inspection dans le cadre du contrôle par l'État du port n'est pas une visite et que les formulaires d'inspection correspondants ne sont pas des certificats d'aptitude à la navigation.
- (6) Une approche uniforme visant à assurer l'application effective de ces normes internationales par les États membres aux navires opérant dans les eaux relevant de leur juridiction et faisant escale dans leurs ports devrait permettre d'éviter les distorsions de concurrence.
- (7) Le secteur des transports maritimes est exposé aux actes de terrorisme. Il convient d'assurer l'application effective des mesures relatives à la sûreté des transports, et les États membres devraient surveiller de près le respect des règles de sûreté en effectuant des contrôles de sûreté.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 6 juin 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

- (8) Il faudrait mettre à profit l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (ci-après le «mémorandum d'entente de Paris»), signé à Paris le 26 janvier 1982.
- (9) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 ⁽¹⁾ devrait fournir l'appui nécessaire pour assurer une application convergente et effective du système de contrôle par l'État du port. L'EMSA devrait en particulier contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la base de données des inspections créée en vertu de la présente directive et d'un système communautaire harmonisé pour la formation et l'évaluation des compétences des inspecteurs chargés par les États membres du contrôle par l'État du port.
- (10) Un régime efficace de contrôle par l'État du port devrait viser à ce que tous les navires faisant escale dans un port de l'Union européenne soient régulièrement inspectés. Les inspections devraient se concentrer sur les navires inférieurs aux normes, alors que les navires respectant les normes de qualité, autrement dit ceux qui ont des rapports d'inspection satisfaisants ou qui battent le pavillon d'un État qui se conforme au programme facultatif d'audit des États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), devraient être récompensés par un plus grand espacement des inspections. Ces nouvelles dispositions en matière d'inspection devraient être intégrées au régime communautaire du contrôle par l'État du port aussitôt que les différents aspects en auront été définis, sur la base d'un système de partage des inspections dans lequel chaque État membre contribue équitablement à la réalisation de l'objectif communautaire de mise en œuvre d'un régime d'inspection global. Les États membres devraient en outre recruter et maintenir l'effectif requis, notamment des inspecteurs qualifiés, en tenant compte de l'importance et des caractéristiques du trafic maritime dans chaque port.
- (11) Le régime d'inspection créé par la présente directive tient compte des travaux effectués dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Étant donné que toute évolution en découlant devrait faire l'objet d'un accord au niveau communautaire avant de devenir applicable dans l'Union, il convient de mettre en place et d'assurer une coordination étroite entre la Communauté et le mémorandum d'entente de Paris en vue de faciliter la plus grande convergence possible.
- (12) La Commission devrait gérer et mettre à jour la base de données des inspections, en étroite collaboration avec le mémorandum d'entente de Paris. La base de données des inspections devrait comporter les données d'inspection des États membres et de tous les États parties au mémorandum d'entente de Paris. Jusqu'à ce que le système communautaire d'échange d'informations maritimes (SafeSeaNet) soit pleinement opérationnel et permette d'enregistrer automatiquement dans la base de données des inspections les données relatives aux escales des navires, les États membres devraient fournir à la Commission les informations nécessaires pour permettre une réelle surveillance de l'application de la présente directive, en particulier en ce qui concerne les mouvements des navires.
- Sur la base des données d'inspection fournies par les États membres, la Commission devrait rechercher dans la base de données des inspections pour en extraire les données relatives au profil de risque des navires, aux navires devant subir une inspection et aux mouvements des navires, et calculer les obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Par ailleurs, la base de données des inspections devrait pouvoir être connectée aux autres bases de données communautaires concernant la sécurité maritime.
- (13) Les États membres devraient entreprendre de réviser la méthode appliquée pour établir les listes noire, grise et blanche d'États du pavillon dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris de façon à garantir son équité, notamment dans le traitement des États du pavillon dont la flotte est réduite.
- (14) Les règles et procédures applicables aux inspections au titre du contrôle par l'État du port, et notamment les critères relatifs à l'immobilisation des navires, devraient être harmonisées afin d'assurer un niveau d'efficacité constant dans l'ensemble des ports et de réduire par conséquent de manière radicale l'utilisation sélective de certains ports de destination pour échapper à un contrôle en bonne et due forme.
- (15) Les navires faisant escale dans la Communauté sont soumis à des inspections périodiques et à des inspections supplémentaires qui comprennent l'examen d'une série de points préétablis pour chaque navire, qui varient selon le type de navire, le type d'inspection et les conclusions des inspections effectuées précédemment au titre du contrôle par l'État du port. La base de données des inspections devrait préciser les éléments à prendre en compte pour désigner les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection.
- (16) Certaines catégories de navires présentent un risque important d'accident ou de pollution à partir d'un certain âge et devraient de ce fait faire l'objet d'une inspection renforcée. Il convient de préciser en quoi cette inspection renforcée doit consister.
- (17) En vertu du régime d'inspection créé par la présente directive, l'intervalle entre les inspections périodiques auxquelles sont soumis les navires dépend du profil de risque de ces navires, déterminé par certains paramètres génériques et historiques. Pour les navires présentant un profil de risque élevé, cet intervalle ne devrait pas excéder six mois.
- (18) Afin de fournir aux autorités compétentes en matière de contrôle par l'État du port des informations concernant les navires séjournant dans un port, les autorités portuaires ou les autorités ou organismes désignés pour assurer cette fonction devraient transmettre les notifications relatives aux arrivées au port, dès réception dans la mesure du possible, notamment en fonction de leur possibilité de maintenir des effectifs suffisants en place en dehors des heures habituelles d'ouverture de leurs bureaux.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1891/2006 (JO L 394 du 30.12.2006, p. 1).

- (19) Certains navires présentent un risque manifeste pour la sécurité en mer et le milieu marin en raison de leur mauvais état, des performances de leur État de pavillon et de leurs antécédents. Il est dès lors légitime que la Communauté dissuade ces navires d'entrer dans les ports des États membres. Le refus d'accès devrait être proportionné et pourrait déboucher sur un refus d'accès indéfini si l'exploitant du navire persiste à ne pas prendre de mesures correctives en dépit de plusieurs refus d'accès et immobilisations dans des ports dans la Communauté. Le refus d'accès indéfini ne pourrait être levé qu'à condition que soient remplies un certain nombre de conditions destinées à garantir que le navire concerné peut être exploité sans danger dans les eaux de la Communauté, conditions qui concernent notamment l'État du pavillon et la compagnie du navire. Dans l'intérêt de la transparence, la liste des navires auxquels l'accès aux ports dans la Communauté est refusé devrait être rendue publique.
- (20) Afin de réduire la charge que des inspections répétées feraient peser sur certaines administrations et certaines compagnies, les visites effectuées, en application 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⁾, sur des transbordeurs rouliers ou des engins à passagers à grande vitesse par un État d'accueil qui n'est pas l'État du pavillon du navire, lorsque lesdites visites portent au moins sur tous les points prévus pour une inspection renforcée, devraient être prises en compte pour déterminer le profil de risque des navires et les intervalles entre les inspections et pour évaluer le respect des obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Par ailleurs, la Commission devrait examiner s'il convient de modifier ultérieurement la directive 1999/35/CE dans le but de relever le niveau de sécurité requis pour exploiter des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports des États membres.
- (21) La non-conformité aux dispositions des conventions applicables devrait être corrigée. Les navires qui doivent faire l'objet de mesures correctives devraient, dès lors que les anomalies constatées constituent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, être immobilisés jusqu'à ce que les défauts aient été corrigés.
- (22) Un droit de recours devrait exister contre les décisions d'immobilisation par les autorités compétentes, afin d'éviter des décisions déraisonnables qui sont susceptibles d'entraîner une immobilisation et un retard induit.
- (23) Les autorités et les inspecteurs participant aux actions de contrôle par l'État du port ne devraient pas se trouver dans une situation de conflit d'intérêts avec le port d'inspection ou avec les navires visités ni avec des intérêts connexes. Les inspecteurs devraient être dûment qualifiés et recevoir une formation appropriée pour maintenir et améliorer leur niveau de compétence dans la conduite des inspections. Les États membres devraient coopérer à l'élaboration et à la promotion d'un système communautaire harmonisé pour la formation et l'évaluation des compétences des inspecteurs.
- (24) Les pilotes et les autorités ou organismes portuaires devraient être autorisés à fournir des éléments d'information utiles concernant les anomalies manifestes constatées à bord des navires.
- (25) Les plaintes concernant les conditions de vie et de travail à bord devraient être examinées. Tout auteur d'une plainte devrait être informé des suites qui y sont données.
- (26) Une coopération entre les autorités compétentes des États membres et d'autres autorités ou organismes est indispensable pour assurer un suivi efficace des navires présentant des anomalies qui ont été autorisés à poursuivre leur route et pour échanger des informations au sujet des navires séjournant dans un port.
- (27) La base de données des inspections étant une partie essentielle du contrôle par l'État du port, les États membres devraient veiller à ce qu'elle soit mise à jour en tenant compte des exigences communautaires.
- (28) La publication d'informations concernant les navires et leurs exploitants ou compagnies ne se conformant pas aux normes internationales relatives à la sécurité, à la santé et à la protection du milieu marin peut constituer une arme efficace pour décourager les chargeurs d'utiliser ces navires et inciter leurs propriétaires à prendre des mesures correctives. Pour ce qui est des informations à rendre accessibles, la Commission devrait mettre en place une collaboration étroite avec le mémorandum d'entente de Paris et tenir compte de toute information publiée afin d'éviter les doubles emplois inutiles. Les États membres ne devraient être tenus de fournir les informations utiles qu'une seule fois.
- (29) Tous les coûts des inspections entraînant une immobilisation des navires et ceux encourus pour lever une mesure de refus d'accès devraient être supportés par le propriétaire ou l'exploitant.
- (30) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive 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 ⁽²⁾.
- (31) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la présente directive afin d'y appliquer les modifications ultérieures apportées aux conventions, codes internationaux et résolutions y afférents et d'arrêter les modalités d'application des dispositions visées aux articles 7 et 9. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

- (32) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir la réduction, dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des transports maritimes inférieurs aux normes par une amélioration du système communautaire d'inspection des navires de mer et le développement des moyens d'action préventive dans le domaine de la pollution des mers, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leurs dimensions et effets, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (33) L'obligation de transposer la présente directive dans le droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport à la directive 95/21/CE. L'obligation de transposer les dispositions inchangées découle de cette directive.
- (34) La présente directive devrait être sans préjudice des obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe XV, partie B.
- (35) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»⁽¹⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (36) Afin de ne pas imposer des charges administratives disproportionnées 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.
- (37) Afin de tenir compte du fait que les départements français d'outre-mer font partie d'une autre zone géographique, qu'ils sont le plus souvent parties à des mémorandums régionaux sur le contrôle par l'État du port autres que le mémorandum d'entente de Paris et que le trafic maritime entre ces départements et l'Europe continentale est très limité, l'État membre concerné devrait être autorisé à exclure les ports de ces départements du système de contrôle par l'État du port appliqué au sein de la Communauté,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres:

- a) en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation communautaire applicable régissant la sécurité maritime, la sûreté maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires de tous pavillons;
- b) en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation sur la base des compétences spécialisées et de l'expérience disponibles dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris;
- c) en mettant en œuvre au sein de la Communauté un système de contrôle par l'État du port reposant sur les inspections effectuées dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris afin que tous les navires fassent l'objet d'une inspection selon une fréquence liée à leur profil de risque, les navires présentant un risque plus élevé étant soumis à une inspection plus approfondie à des intervalles plus rapprochés.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «conventions»: les conventions ci-après ainsi que les protocoles et modifications de ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée:
 - a) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);
 - b) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74);
 - c) la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73/78);
 - d) la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78);
 - e) la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72);

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- f) la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 69);
- g) la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147);
- h) la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92);
- 2) «mémorandum d'entente de Paris»: le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée;
- 3) «code et procédures pour le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI»: la résolution A.974(24) de l'Assemblée de l'OMI;
- 4) «région couverte par le mémorandum d'entente de Paris»: la zone géographique dans laquelle les États parties au mémorandum d'entente de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit mémorandum;
- 5) «navire»: tout navire de mer soumis à l'une ou à plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'État du port;
- 6) «activité d'interface navire/port»: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;
- 7) «navire au mouillage»: un navire qui est au port ou dans un autre lieu relevant de la juridiction d'un port, mais qui n'est pas à un poste d'amarrage, et qui effectue une activité d'interface navire/port;
- 8) «inspecteur»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre, devant laquelle il (elle) est responsable, à procéder à des inspections au titre du contrôle par l'État du port;
- 9) «autorité compétente»: toute autorité maritime chargée du contrôle par l'État du port conformément à la présente directive;
- 10) «autorité de sûreté maritime compétente»: toute autorité de sûreté maritime compétente au sens de la définition donnée à l'article 2, point 7, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ⁽¹⁾;
- 11) «période nocturne»: toute période d'au moins sept heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre vingt-quatre heures et cinq heures;
- 12) «inspection initiale»: une visite effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux conventions et règlements applicables et comprenant au moins les contrôles prescrits par l'article 12, paragraphe 1;
- 13) «inspection détaillée»: une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l'article 12, paragraphe 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;
- 14) «inspection renforcée»: une inspection portant au moins sur les points énumérés à l'annexe VII. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est clairement justifié conformément à l'article 12, paragraphe 3;
- 15) «plainte»: toute information ou rapport soumis par toute personne ayant un intérêt légitime dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l'équipage, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution;
- 16) «immobilisation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;
- 17) «mesure de refus d'accès»: la décision délivrée au capitaine d'un navire, à la compagnie responsable du navire et à l'État du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès aux ports de la Communauté;
- 18) «arrêt d'opération»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation;
- 19) «compagnie»: le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM);
- 20) «organisme agréé»: une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un État du pavillon;
- 21) «certificat réglementaire»: un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions;
- 22) «certificat de classification»: un document confirmant la conformité avec la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1;
- 23) «base de données des inspections»: le système d'information concernant les données sur le contrôle par l'État du port dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

(1) JOL 129 du 29.4.2004, p. 6.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port.

Dans la présente directive, l'expression «navire faisant escale dans un port» désigne également, sauf disposition contraire, un navire au mouillage.

La France peut décider que les ports couverts par le présent paragraphe ne comprennent pas des ports situés dans les départements d'outre-mer visés à l'article 299, paragraphe 2, du traité.

Si un État membre effectue une inspection sur un navire dans des eaux relevant de sa juridiction ailleurs que dans un port, celle-ci est considérée comme une inspection aux fins de la présente directive.

Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits d'intervention dont dispose un État membre au titre des conventions applicables.

Les États membres dans lesquels il n'existe pas de ports de mer 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 couverts par la présente directive, peuvent déroger aux dispositions de la présente directive.

Ces États membres communiquent à la Commission, au plus tard à la date de la transposition de la présente directive, le nombre total de bateaux et le nombre de navires faisant escale dans leurs ports pendant la période de trois ans visée à l'alinéa précédent et informent la Commission de toute modification ultérieure de ces chiffres.

2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, les États membres appliquent les dispositions qui leur sont applicables en vertu d'une convention donnée et prennent, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Pour l'application du présent paragraphe, les États membres se laissent guider par l'annexe I du mémorandum d'entente de Paris.

3. Les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention veillent à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention.

4. Les bateaux de pêche, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d'application de la présente directive.

Article 4

Prérogatives d'inspection

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour être légalement en mesure d'effectuer les inspections visées par la présente directive à bord des navires étrangers, conformément au droit international.

2. Les États membres maintiennent les autorités compétentes appropriées disposant du personnel requis, notamment d'inspecteurs qualifiés, en vue de l'inspection des navires et prennent les mesures appropriées pour que les inspecteurs s'acquittent de leurs tâches au titre de la présente directive et, en particulier, pour qu'ils soient disponibles pour effectuer les inspections prévues par la présente directive.

Article 5

Régime d'inspection et obligations annuelles en matière d'inspection

1. Les États membres effectuent des inspections conformément au système de sélection décrit à l'article 11 et aux dispositions de l'annexe I.

2. Afin de se conformer à ses obligations annuelles en matière d'inspection, chaque État membre:

- a) inspecte tous les navires de «priorité I», visés à l'article 11, point a), qui font escale dans ses ports; et
- b) effectue annuellement un nombre total d'inspections de navires de «priorité I» et de «priorité II», visés à l'article 11, points a) et b), qui correspond au moins à sa part du nombre total d'inspections à effectuer annuellement dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. La part d'inspection de chaque État membre est fondée sur le nombre de navires distincts faisant escale dans les ports de l'État membre concerné par rapport au nombre total de navires distincts faisant escale dans les ports de chaque État membre dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

3. Pour le calcul de la part du nombre total d'inspections à effectuer annuellement dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, visée au paragraphe 2, point b), les navires au mouillage ne sont pas pris en compte, sauf disposition contraire de l'État membre concerné.

Article 6

Modalités du respect des obligations en matière d'inspection

1. Un État membre qui n'effectue pas les inspections requises à l'article 5, paragraphe 2, point a), est réputé respecter ses obligations au sens de cette disposition si les inspections non effectuées n'excèdent pas:

- a) 5 % du nombre total de navires de «priorité I» présentant un profil de risque élevé qui font escale dans ses ports;

b) 10 % du nombre total de navires de «priorité I» autres que ceux présentant un profil de risque élevé qui font escale dans ses ports.

Nonobstant les pourcentages figurant aux points a) et b), les États membres inspectent en priorité les navires qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports dans la Communauté.

2. Un État membre où le nombre total d'escales de navires de «priorité I» est supérieur à la part d'inspection visée à l'article 5, paragraphe 2, point b), est réputé respecter ses obligations si un nombre d'inspections de navires de «priorité I» effectué par cet État membre correspond au moins à cette part d'inspection et si les inspections non effectuées par cet État membre n'excèdent pas 30 % du nombre total de navires de «priorité I» faisant escale dans ses ports.

3. Un État membre où le nombre total d'escales de navires de «priorité I» et de «priorité II» est inférieur à la part d'inspection visée à l'article 5, paragraphe 2, point b), est réputé respecter ses obligations s'il effectue les inspections de navires de «priorité I» requises en vertu de l'article 5, paragraphe 2, point a), et des inspections d'au moins 85 % du nombre total de navires de «priorité II» faisant escale dans ses ports.

Article 7

Cas dans lesquels certains navires ne sont pas inspectés

1. Un État membre peut décider de reporter l'inspection d'un navire de «priorité I» dans les circonstances exposées ci-dessous:

- a) si l'inspection peut être effectuée lors de la prochaine escale du navire dans le même État membre, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris et que le report n'excède pas quinze jours; ou
- b) si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'État dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

Si une inspection est reportée conformément au point a) ou b) et qu'elle est enregistrée dans la base de données des inspections, une inspection non effectuée n'est pas imputée à l'État membre qui a reporté l'inspection.

2. Lorsqu'une inspection de navires de «priorité I» n'a pas été effectuée pour des raisons d'ordre opérationnel, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant

que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous:

- a) si l'autorité compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin; ou
 - b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne. Dans un tel cas, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.
3. Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée:
- a) si le navire est inspecté dans un autre port dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai de quinze jours; ou
 - b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou
 - c) si l'autorité compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

4. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, en la complétant, concernant les modalités de mise en œuvre du présent article sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 30, paragraphe 3.

Article 8

Notification de l'arrivée des navires

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui, conformément à l'article 13, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et fait route vers un port situé dans un État membre, notifie son arrivée conformément aux dispositions de l'annexe III.

2. Dès qu'elle a reçu la notification visée au paragraphe 1 du présent article et à l'article 4 de la 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⁽¹⁾, l'autorité ou l'organisme portuaire ou l'autorité ou l'organisme désigné pour assurer cette fonction communique les informations à l'autorité compétente.

3. Pour toute communication prévue au présent article, il est fait usage de moyens électroniques dans la mesure du possible.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

4. Les procédures et modèles élaborés par les États membres aux fins de l'annexe III sont conformes aux dispositions applicables de la directive 2002/59/CE en matière de notification.

Article 9

Profil de risque des navires

1. Tous les navires inscrits dans la base de données des inspections se voient attribuer un profil de risque qui détermine leur priorité aux fins de l'inspection, les intervalles entre les inspections et la portée des inspections.

2. Le profil de risque d'un navire est déterminé par une combinaison de paramètres de risque génériques et historiques, comme suit:

a) paramètres génériques

les paramètres génériques sont fondés sur le type, l'âge, le pavillon, les organismes agréés concernés et le respect des normes par les compagnies, conformément à l'annexe I, partie I, point 1, et à l'annexe II;

b) paramètres historiques

les paramètres historiques sont fondés sur le nombre d'anomalies et d'immobilisations au cours d'une période donnée, conformément à l'annexe I, partie I, point 2, et à l'annexe II.

3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, en la complétant, concernant les modalités de mise en œuvre du présent article, et notamment:

a) le critère relatif à l'État du pavillon, et

b) le critère relatif au respect des normes par les compagnies,

sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 30, paragraphe 3 et sur la base de l'expertise disponible dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

Nonobstant le point a), la présentation du formulaire d'autoévaluation de l'action de l'État du pavillon en matière de contrôle fait office, au moins jusqu'au 1^{er} janvier 2011, de critère de substitution au système d'audit volontaire des États membres de l'OMI.

Six mois avant le 1^{er} janvier 2011, la Commission examine les progrès réalisés au sein de l'OMI en ce qui concerne la mise en œuvre du système d'audit et propose les mesures appropriées pour mettre ce critère en œuvre, y compris, le cas échéant, une prorogation de la période de présentation du formulaire d'autoévaluation.

Article 10

Fréquence des inspections

Les navires faisant escale dans des ports de la Communauté sont soumis à des inspections périodiques ou à des inspections supplémentaires dans les conditions suivantes:

a) les navires sont soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de

risque conformément à l'annexe I, partie I. L'intervalle entre les inspections périodiques s'accroît à mesure que le risque diminue;

b) les navires sont soumis à des inspections supplémentaires quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes:

— l'autorité compétente veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe I, partie II, point 2.A, soient inspectés;

— les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe I, partie II, point 2.B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de l'autorité compétente.

Article 11

Sélection des navire pour inspection

L'autorité compétente veille à ce que les navires soient sélectionnés pour inspection sur la base de leur profil de risque tel que décrit à l'annexe I, partie I, et lorsque des facteurs prépondérants ou imprévus au sens de l'annexe I, partie II, point 2.A ou 2.B, se manifestent.

Aux fins de l'inspection des navires, l'autorité compétente:

a) sélectionne les navires qui doivent subir une inspection obligatoire, dénommés navires de «priorité I», conformément au système de sélection décrit à l'annexe I, partie II, point 3.A;

b) peut sélectionner les navires susceptibles d'être inspectés, dénommés navires de «priorité II», conformément à l'annexe I, partie II, point 3.B.

Article 12

Inspections initiale et détaillée

Les États membres veillent à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 11 soient soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes:

1) Lors de chaque inspection initiale d'un navire, l'autorité compétente veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations suivantes:

a) contrôler les certificats et documents énumérés à l'annexe IV qui doivent se trouver à bord conformément au droit communautaire en matière maritime et aux conventions relatives à la sécurité et à la sûreté;

b) vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors de l'inspection précédente effectuée par un État membre ou par un État signataire du mémorandum d'entente de Paris;

c) s'assurer de l'état général du navire, y compris sur le plan de l'hygiène, et notamment de la salle des machines et du logement de l'équipage.

2) Lorsque, à l'issue d'une inspection visée au paragraphe 1, des anomalies devant être corrigées au prochain port d'escale ont été enregistrées dans la base de données des inspections, l'autorité compétente de ce prochain port d'escale peut décider de ne pas effectuer les vérifications visées au paragraphe 1, points a) et c).

3) Une visite détaillée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire, est effectuée lorsque, à l'issue de l'inspection visée au paragraphe 1, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière.

Il existe des « motifs évidents » lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur la base de son jugement professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage.

Des exemples de « motifs évidents » sont indiqués à l'annexe V.

Article 13

Inspections renforcées

1. Les navires des catégories ci-après sont susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée conformément à l'annexe I, partie II, points 3.A et 3.B:

- les navires qui présentent un profil de risque élevé,
- les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citerne pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans,
- les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citerne pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent,
- les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès prise conformément à l'article 15.

2. Lorsqu'elle reçoit une notification préalable émanant d'un navire susceptible d'être soumis à une inspection renforcée, l'autorité compétente informe le navire au cas où l'inspection renforcée ne sera pas effectuée.

L'exploitant ou le capitaine du navire veille à ce que le programme des opérations prévoie suffisamment de temps pour que l'inspection renforcée soit menée.

Sans préjudice des mesures de contrôle imposées à des fins de sûreté, le navire reste au port jusqu'à la fin de l'inspection.

3. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. La Commission adopte, selon les procédures visées à l'article 30, paragraphe 2, les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de l'annexe VII.

Article 14

Lignes directrices et procédures en matière de sécurité et de sûreté

1. Les États membres veillent à ce que leurs inspecteurs suivent les procédures et lignes directrices prévues à l'annexe VI.

2. Pour ce qui est des contrôles de sûreté, les États membres appliquent les procédures correspondantes prévues à l'annexe VI de la présente directive à tous les navires visés à l'article 3, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement (CE) n° 725/2004 qui font escale dans leurs ports, à l'exception de ceux qui battent le pavillon de l'État du port de l'inspection.

3. Les dispositions de l'article 13 de la présente directive relatif aux inspections renforcées s'appliquent aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse visés à l'article 2, points a) et b), de la directive 1999/35/CE.

Lorsqu'un navire a fait l'objet d'une visite conformément aux articles 6 et 8 de la directive 1999/35/CE par un État d'accueil qui n'est pas l'État du pavillon du navire, cette visite spécifique est enregistrée comme une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le cas, dans la base de données des inspections et elle est prise en compte aux fins des articles 9, 10 et 11 de la présente directive et pour évaluer le respect des obligations de chaque État membre en matière d'inspection, pour autant que cette visite porte sur tous les points visés à l'annexe VII.

Sans préjudice d'une interdiction d'exploitation d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse, décidée conformément à l'article 10 de la directive 1999/35/CE, les dispositions de la présente directive concernant la suppression des anomalies, l'immobilisation, le refus d'accès, le suivi des inspections, des immobilisations et des refus d'accès, le cas échéant, sont applicables.

4. Au besoin, la Commission peut, selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, adopter les règles permettant une application harmonisée des paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 15

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 20, paragraphe 6, 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 memorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base des données des inspections, telle qu'elle est publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans le port d'un État membre ou d'un État signataire du memorandum 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, telle qu'elle est publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans le port d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou
- a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu de la directive 1999/35/CE plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans le port d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

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

2. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de la mesure et pour autant que les conditions visées aux points 3 à 9 de l'annexe VIII soient réunies.

Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, le délai est porté à douze mois.

3. Toute immobilisation subséquente dans un port dans la Communauté donne lieu à un refus d'accès d'une durée indéterminée à l'encontre du navire dans tout port dans la Communauté. La mesure de refus d'accès indéfini peut être levée au terme d'un délai de trente-six mois à compter de la date de la mesure et uniquement si:

- le navire bat pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, ne figure ni sur la liste noire ni sur la liste grise visée au paragraphe 1,
- les certificats de classification et le certificat réglementaire du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément à la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les 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⁾,
- le navire est géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé, conformément à l'annexe I, partie I, point 1, et
- les conditions visées aux points 3 à 9 de l'annexe VIII sont réunies.

4. Aux fins du présent article, les États membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe VIII.

⁽¹⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

Article 16

Rapport d'inspection au capitaine

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.

Article 17

Plaintes

Toutes les plaintes font l'objet d'une évaluation initiale.

Lorsque l'autorité compétente juge que la plainte est manifestement infondée, elle informe le plaignant de sa décision et de ses motifs.

L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné. L'inspecteur veille à garantir la confidentialité pendant les entretiens avec les membres d'équipage.

Les États membres informent l'administration de l'État du pavillon des plaintes qui ne sont pas manifestement infondées et des suites qui leur ont été données, et transmettent le cas échéant une copie de ces informations à l'Organisation internationale du travail (OIT).

Article 18

Suppression des anomalies et immobilisation du navire

1. L'autorité compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité compétente de l'État du port dans lequel le navire est inspecté fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'immobilisation ou l'arrêt d'opération n'est levé que si tout danger a disparu ou si l'autorité constate que le navire 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 les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

3. Dans l'exercice de son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe X.

4. Si l'inspection révèle que le navire n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque l'utilisation d'un tel dispositif est prescrite par la directive 2002/59/CE, l'autorité compétente veille à ce que le navire soit immobilisé.

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 rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation où l'anomalie peut être corrigée aisément, ou elle peut exiger que l'anomalie soit corrigée dans un délai maximal de trente jours, comme prévu dans les lignes directrices élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. À ces fins, les procédures définies à l'article 20 sont applicables.

5. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'autorité compétente peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables prennent les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions des conventions en la matière.

6. En cas d'immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État 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 réglementaires conformément aux conventions sont également informés, le cas échéant.

7. La présente directive est applicable sans préjudice d'autres conditions éventuellement prévues par les conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives aux contrôles par l'État du port.

8. Dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port au titre de la présente directive, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé. Si un navire est ainsi indûment immobilisé ou retardé, le propriétaire ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour tout préjudice ou dommage subi. Dans tous les cas où une immobilisation indue ou un retard indu sont invoqués, la charge de la preuve incombe au propriétaire ou à l'exploitant du navire.

9. Pour réduire l'encombrement du port, une autorité compétente peut autoriser un navire immobilisé à être déplacé vers une autre partie du port si cela peut se faire en toute sécurité. Cependant, le risque d'encombrement du port n'entre pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation ou de levée d'immobilisation.

Les autorités ou organismes portuaires coopèrent avec l'autorité compétente pour faciliter l'accueil des navires immobilisés.

Article 19

Droit de recours

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre

une immobilisation ou un refus d'accès par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.

2. Les États membres mettent en place et maintiennent les procédures appropriées à cet effet conformément à leur législation nationale.

3. L'autorité compétente informe dûment le capitaine d'un navire visé au paragraphe 1 de son droit de recours.

4. Lorsqu'à la suite d'un recours ou d'une demande du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou de son représentant une décision d'immobilisation ou de refus d'accès est révoquée ou modifiée:

a) les États membres veillent à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections soient immédiatement modifiées en conséquence;

b) l'État membre où la décision d'immobilisation ou de refus d'accès a été prise s'assure, dans les vingt-quatre heures suivant cette décision, que l'information publiée conformément à l'article 25 est rectifiée.

Article 20

Suivi des inspections et des immobilisations

1. Lorsque des anomalies visées à l'article 18, paragraphe 2, ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, l'autorité compétente de cet État membre peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation où des actions de suivi peuvent être entreprises et qui est choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'État du pavillon et acceptées par cet État membre soient respectées. Ces conditions assurent que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans que cela présente de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou pour d'autres navires ou sans que cela constitue une menace déraisonnable pour le milieu marin.

2. Lorsque la décision d'envoyer un navire dans un chantier de réparation est motivée par la non-conformité à la résolution A.744(18) de l'OMI en ce qui concerne soit les documents du navire soit des défaillances et anomalies structurelles du navire, l'autorité compétente peut exiger que les mesures d'épaisseur nécessaires soient effectuées dans le port d'immobilisation avant que le navire soit autorisé à prendre la mer.

3. Dans les cas visés au paragraphe 1, l'autorité compétente de l'État membre du port où a lieu l'inspection donne notification à l'autorité compétente de l'État dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées à l'article 18, paragraphe 6, ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

L'autorité compétente d'un État membre destinataire de cette notification informe l'autorité notifiante des mesures prises.

4. Les États membres prennent des mesures pour que l'accès à tout port de la Communauté soit refusé aux navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer:

- a) sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection; ou
- b) en refusant de se conformer aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

Ce refus est maintenu jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant apporte, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies, la preuve que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des conventions.

5. Dans les cas visés au paragraphe 4, point a), l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les anomalies ont été constatées alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Dans les cas visés au paragraphe 4, point b), l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se situe le chantier de réparation alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Avant de refuser l'entrée au port, l'État membre peut demander des consultations avec l'administration du pavillon du navire concerné.

6. Par dérogation au paragraphe 4, l'accès à un port déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'État du port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérieuse ou pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour corriger les anomalies, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre, soient prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

Article 21

Compétence professionnelle des inspecteurs

1. Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs qui satisfont aux critères de qualification fixés à l'annexe XI et qui sont autorisés par l'autorité compétente à agir dans le cadre du contrôle par l'État du port.

2. Lorsque l'autorité compétente de l'État du port ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur de cette autorité compétente peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

3. L'autorité compétente, les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organismes non

étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de tels organismes.

4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par son autorité compétente conformément à la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port ⁽¹⁾.

5. Avant de les autoriser à effectuer des inspections, et ultérieurement à intervalles réguliers par la suite, compte tenu du système de formation visé au paragraphe 7, les États membres veillent à ce que les compétences des inspecteurs soient vérifiées, de même que le respect par lesdits inspecteurs des critères minimaux prévus à l'annexe XI.

6. Les États membres veillent à ce que les inspecteurs reçoivent une formation appropriée concernant les changements apportés au régime du contrôle par l'État du port par la présente directive et par les modifications des conventions.

7. La Commission, en coopération avec les États membres, élabore un système communautaire harmonisé pour la formation et l'évaluation des compétences des inspecteurs par les États membres, et elle en fait la promotion.

Article 22

Rapports établis par les pilotes et les autorités portuaires

1. Les États membres prennent les mesures qui conviennent pour que leurs pilotes qui sont chargés de la mise à quai des navires dans un port ou qui sont engagés sur des navires en transit dans un État membre ou faisant route vers un port situé dans un État membre informent immédiatement les autorités compétentes de l'État du port ou de l'État côtier, selon le cas, des anomalies manifestes éventuelles qu'ils constatent dans l'exercice normal de leurs fonctions et qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin.

2. Lorsque les autorités ou organismes portuaires, dans l'exercice normal de leurs fonctions, apprennent qu'un navire se trouvant dans l'enceinte portuaire présente des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité du navire ou de constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin, ils en informent immédiatement l'autorité compétente de l'État du port concerné.

3. Les États membres exigent des pilotes et des autorités ou organismes portuaires qu'ils communiquent au moins les informations ci-après autant que possible en format électronique:

— données du navire (nom, numéro d'identification OMI, indicatif d'appel et pavillon),

⁽¹⁾ JO L 196 du 7.8.1996, p. 8.

— données du voyage (dernier port d'escale, port de destination),

— description des anomalies manifestes constatées à bord.

4. Les États membres veillent à ce que les anomalies manifestes notifiées par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires fassent l'objet d'une action de suivi appropriée et ils consignent le détail des mesures prises.

5. La Commission peut, selon la procédure de réglementation visée à l'article 30, paragraphe 2, adopter les modalités de mise en œuvre du présent article, y compris un format électronique harmonisé et des procédures pour la communication des anomalies manifestes par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires et de l'action de suivi décidée par les États membres.

Article 23

Base de données des inspections

1. La Commission crée, gère et met à jour la base de données des inspections, à partir des compétences spécialisées et de l'expérience disponibles dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

La base de données des inspections comprend toutes les informations nécessaires à la mise en œuvre du système d'inspection mis en place en vertu de la présente directive et inclut toutes les fonctionnalités prévues à l'annexe XII.

2. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées en application de la présente directive soient transférées à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'immobilisation est levée.

Dans un délai de soixante-douze heures, les États membres veillent à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication.

3. Sur la base des données d'inspection fournies par les États membres, la Commission est en mesure d'extraire de la base de données des inspections toute donnée utile concernant la mise en œuvre de la présente directive, en particulier les données relatives au profil de risque des navires, aux navires devant subir une inspection, aux mouvements des navires et aux obligations de chaque État membre en matière d'inspection.

Les États membres ont accès à l'ensemble des informations enregistrées dans la base de données des inspections qui sont utiles pour appliquer les procédures d'inspection prévues par la présente directive.

Les États membres et les États parties au mémorandum d'entente de Paris se voient accorder l'accès à toute donnée qu'ils ont enregistrée dans la base de données des inspections et aux données concernant les navires battant leur pavillon.

Article 24

Échange d'informations et coopération

Chaque État membre veille à ce que ses autorités ou organismes portuaires et les autres autorités ou organismes entrant en ligne de compte fournissent à l'autorité compétente en matière de contrôle par l'État du port les types d'informations suivants dont ils disposent:

- informations notifiées conformément à l'article 8 et à l'annexe III,
- informations concernant les navires qui n'ont pas procédé à toutes les notifications d'informations obligatoires en vertu de la présente directive, de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ⁽¹⁾ et de la directive 2002/59/CE et, le cas échéant, du règlement (CE) n° 725/2004,
- informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés aux dispositions de l'article 7 ou de l'article 10 de la directive 2000/59/CE,
- informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté,
- informations concernant les anomalies manifestes conformément à l'article 22.

Article 25

Publication d'informations

La Commission met à disposition et gère, sur un site internet public, les informations relatives aux inspections, aux immobilisations et aux refus d'accès conformément à l'annexe XIII, sur la base des compétences spécialisées et de l'expérience disponibles dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

Article 26

Publication d'une liste des compagnies

dont le respect des normes est faible ou très faible

La Commission publie régulièrement sur un site internet public des informations concernant les compagnies dont le respect des normes, utilisé pour la détermination du profil de risque des navires visé à l'annexe I, partie I, a été jugé faible ou très faible pendant une période de trois mois ou plus. La Commission adopte, selon la procédure de réglementation visée à l'article 30, paragraphe 2, les modalités de mise en œuvre du présent article, en précisant notamment les modalités de publication.

⁽¹⁾ JO L 332 du 28.12.2000, p. 81. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/71/CE de la Commission (JO L 329 du 14.12.2007, p. 33).

*Article 27***Remboursement des frais**

1. Dans le cas où les inspections visées aux articles 12 et 13 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies qui justifient l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant dans l'État du port.

2. Tous les coûts liés aux inspections effectuées par l'autorité compétente d'un État membre conformément à l'article 15 et à l'article 20, paragraphe 4, sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

3. En cas d'immobilisation d'un navire, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

4. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

*Article 28***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 XIV suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.

*Article 29***Contrôle du respect et de l'application concrète par les États membres**

Pour assurer une mise en œuvre effective de la présente directive et contrôler le fonctionnement global du régime communautaire de contrôle par l'État du port conformément à l'article 2, point b) i), du règlement (CE) n° 1406/2002, la Commission recueille les informations nécessaires et effectue des visites dans les États membres.

*Article 30***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

*Article 31***Procédure de modification**

La Commission:

- a) adapte les annexes, à l'exception de l'annexe I, en vue de tenir compte des modifications apportées au droit communautaire sur la sécurité et la sûreté maritimes, qui sont entrées en vigueur, aux conventions, codes internationaux et résolutions des organisations internationales concernées et aux évolutions du mémorandum d'entente de Paris;
- b) modifie les définitions renvoyant aux conventions, protocoles, codes et résolutions internationaux et au droit communautaire à prendre en compte aux fins de la présente directive.

Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 30, paragraphe 3.

Les modifications des instruments internationaux visés à l'article 2 peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

*Article 32***Modalités de mise en œuvre**

Lorsqu'elle adopte les modalités de mise en œuvre visées à l'article 7, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 13, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 4, à l'article 22, paragraphe 5, et à l'article 26 selon les procédures visées à l'article 30, paragraphes 2 et 3, la Commission veille à ce que ces modalités tiennent compte des compétences spécialisées et de l'expérience acquises dans le cadre du système d'inspection dans la Communauté et du mémorandum d'entente de Paris.

*Article 33***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.

*Article 34***Évaluation**

La Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive au plus tard dix-huit mois après ... (*). Cette évaluation porte, entre autres, sur le respect des obligations communautaires globales en matière d'inspection visées à l'article 5, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre, sur le nombre d'inspections effectuées, sur le respect par chaque État membre des obligations annuelles en matière d'inspection et sur la mise en œuvre des articles 6 et 7.

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 modificative ou des textes législatifs supplémentaires dans ce domaine.

*Article 35***Mise en œuvre et notification**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le ... (**).

2. Lorsque les États membres adoptent ces mesures, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention indiquant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.

3. 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.

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 présente directive dans les États membres.

*Article 36***Abrogation**

La directive 95/21/CE, telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe XV, partie A, est abrogée à compter de ... (**), sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne des directives indiqués à l'annexe XV, partie B.

Les références 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 XVI.

*Article 37***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 38***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

(*) La date visée à l'article 35, paragraphe 1.

(**) Trente-six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(***) La date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

Éléments du régime communautaire d'inspection par l'État du port

(visés à l'article 5)

Le régime communautaire d'inspection par l'État du port comprend les éléments suivants.

I. Profil de risque des navires

Le profil de risque d'un navire est déterminé par la combinaison des paramètres génériques et historiques suivants.

1. Paramètres génériques

a) Type de navire

Les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz et produits chimiques et les vraquiers sont réputés présenter un risque plus élevé.

b) Âge du navire

Les navires de plus de douze ans sont réputés présenter un profil de risque plus élevé.

c) Action de l'État du pavillon en matière de contrôle

i) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est élevé au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est faible au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires battant le pavillon d'un État pour lesquels un audit a été mené à bien ou, le cas échéant, un plan comportant des mesures correctives a été présenté, les deux conformément aux codes et procédures pour le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI sont réputés présenter un risque plus faible. Dès que les modalités visées à l'article 9, paragraphe 3, sont adoptées, l'État du pavillon d'un navire de ce type doit avoir démontré la conformité au Code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI.

d) Organismes agréés

i) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est faible ou très faible compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est élevé compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de l'UE et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés conformément à la directive 94/57/CE sont réputés présenter un risque plus faible.

e) Respect des normes par les compagnies

i) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est faible ou très faible compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est élevé compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

2. Paramètres historiques

i) Les navires ayant été immobilisés plus d'une fois sont réputés présenter un risque plus élevé.

ii) Les navires pour lesquels les inspections ont révélé moins d'anomalies que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires qui n'ont pas été immobilisés au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

Les paramètres de risque visés à la partie I sont combinés et affectés d'une pondération reflétant l'influence relative de chaque paramètre sur le risque global que présente le navire, afin de définir les profils de risque suivants:

- risque élevé,
- risque normal,
- risque faible.

Les paramètres se rapportant au type de navire, à l'action de l'État du pavillon en matière de contrôle, aux organismes agréés et au respect des normes par les compagnies jouent un rôle prépondérant dans la détermination de ces profils de risque.

II. Inspection des navires

1. Inspections périodiques

Les inspections périodiques ont lieu à intervalles déterminés à l'avance. Leur fréquence est déterminée par le profil de risque des navires. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant un profil de risque élevé n'excède pas six mois. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant d'autres profils de risque s'accroît à mesure que le risque diminue.

Les États membres soumettent à une inspection périodique:

- tout navire présentant un profil de risque élevé qui n'a pas été inspecté dans un port de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque élevé sont susceptibles d'être inspectés dès le cinquième mois,
- tout navire présentant un profil de risque normal qui n'a pas été inspecté dans un port de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des douze derniers mois. Les navires présentant un profil de risque normal sont susceptibles d'être inspectés dès le dixième mois,
- tout navire présentant un profil de risque faible qui n'a pas été inspecté dans un port de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des trente-six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le vingt-quatrième mois.

2. Inspections supplémentaires

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants ou imprévus énumérés ci-après sont soumis à une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La nécessité de procéder à une inspection supplémentaire en cas de facteurs imprévus est toutefois laissée au jugement professionnel de l'inspecteur.

2.A. Facteurs prépondérants

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés ci-après sont inspectés quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique.

- Les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité.
- Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre.
- Les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections.
- Les navires:
 - qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
 - qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles, ou
 - qui ont manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres.

2.B. Facteurs imprévus

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés ci-après, peuvent faire l'objet d'une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de l'autorité compétente.

- Les navires:
 - qui ont été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou
 - qui ont contrevenu à la recommandation sur la navigation par les détroits sous juridiction danoise figurant dans les annexes de la résolution MSC.138(76) de l'OMI,

- Les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum de Paris.
- Les navires signalés par les pilotes ou les autorités ou organismes portuaires comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin conformément à l'article 22 de la présente directive.
- Les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 8 de la présente directive, aux directives 2000/59/CE et 2002/59/CE, et, le cas échéant, au règlement (CE) n° 725/2004.
- Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou 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.
- Les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant.
- Les navires qui ont été signalés comme présentant des anomalies non encore corrigées, à l'exception de ceux dont les anomalies devaient être corrigées dans un délai de quatorze jours après leur départ et de ceux dont les anomalies devaient être corrigées avant leur départ.
- Les navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses.
- Les navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.
- Les navires dont des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé.

3. Système de sélection

3.A. Les navires de «priorité I» sont inspectés comme suit:

a) Une inspection renforcée est effectuée sur:

- tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des six derniers mois;
- tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois.

b) Une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur:

- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois.

c) En cas d'élément impérieux:

- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé et sur tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans;
- une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

3.B. Les navires de «priorité II» peuvent être inspectés comme suit:

a) Une inspection renforcée peut être effectuée sur:

- tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des cinq derniers mois;
- tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois; ou
- tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois.

b) Une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, peut être effectuée sur:

- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois; ou
- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois.

c) En cas d'élément imprévu:

- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, peut être effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé ou sur tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans;
 - une inspection détaillée peut être effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.
-

ANNEXE II

Profil de risque des navires

(visé à l'article 9, paragraphe 2)

Paramètres génériques		Profil de risque					
		Navires à risque élevé (NRÉ)		Navires à risque normal (NRN)	Navires à risque faible (NRF)		
Paramètres génériques		Critères	Pondération (en points)	Critères	Critères		
1	Type de navire	Chimiquier Gazier Pétrolier Vraquier Navires à passagers	2	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types		
2	Âge du navire	Tous types > 12 ans	1		Tous âges		
3a	Pavillon	Listes noire, grise et blanche	Noir — Risque très élevé Risque élevé Risque moyen à élevé		2	Blanc	
			Noir — Risque moyen		1		
3b		Audit OMI	—		—	Oui	
4a	Organismes agréés	Performance	Élevé		—	—	Élevé
			Moyen		—	—	—
			Faible		Faible	1	—
			Très faible		Très faible	—	—
4b		Agréé UE	—		—	Oui	
5	Compagnie	Performance	Élevé	—	—	Élevé	
			Moyen	—	—	—	
			Faible	Faible	2	—	
			Très faible	Très faible		—	
Paramètres historiques							
6	Nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	Sans objet	—	≤ 5 (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois)		
7	Nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois	Immobilisations	≥ 2 immobilisations	1	Pas d'immobilisation		

NRÉ sont des navires qui remplissent les critères à concurrence d'une pondération totale de 5 points ou plus.

NRF sont des navires qui remplissent tous les critères dans le cadre des paramètres applicables au risque faible.

NRN sont des navires qui ne sont ni NRÉ ni NRF.

ANNEXE III

Notification

(visée à l'article 8, paragraphe 1)

Informations à fournir en vertu de l'article 8, paragraphe 1:

Les informations énumérées ci-dessous sont communiquées à l'autorité ou organisme portuaire ou à l'autorité ou organisme désigné pour assurer cette fonction au moins trois 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 trois jours:

- a) identification du navire (nom, indicatif d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);
- b) durée prévue de l'escale;
- c) pour les navires-citernes:
 - i) configuration: simple coque, simple coque avec SBT, double coque;
 - ii) état des citernes à cargaison et à ballast: pleines, vides, inertées;
 - iii) volume et nature de la cargaison;
- d) opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres);
- e) inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination;
- f) date de la dernière inspection renforcée effectuée dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

ANNEXE IV

Liste des certificats et documents

(visés à l'article 12, paragraphe 1)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. — Certificat de sécurité pour navire à passagers
 - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
 - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
 - Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
 - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
4. Fiche synoptique continue
5. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
6. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
7. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
8. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
9. Certificat international de franc-bord (1966)
 - Certificat international d'exemption de franc-bord
10. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
11. Registre de la cargaison
12. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité

13. Certificats ou autres documents exigés conformément aux dispositions de la convention STCW
14. Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
15. Tableau précisant l'organisation du travail à bord (convention de l'OIT n° 180 et STCW 95)
16. Registres des heures de travail et de repos des marins (convention de l'OIT n° 180)
17. Renseignements sur la stabilité
18. 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 74, chapitre IX)
19. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par l'organisme agréé concerné (à requérir seulement si le navire est classé par un organisme agréé)
20. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses
21. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse
22. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé
23. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte, y compris les exercices en matière de sûreté, et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage et des appareils et dispositifs de lutte contre l'incendie
24. Certificat de sécurité pour navire spécialisé
25. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer
26. 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
27. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de maîtrise des avaries
28. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord
29. Rapports de visites (pour les vraquiers et les pétroliers)
30. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'État du port
31. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal
32. Attestation autorisant le transport de céréales
33. Manuel d'assujettissement de la cargaison
34. Plan de gestion et registre des ordures
35. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
36. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes
37. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
38. Livret pour les navires vraquiers
39. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers
40. 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)
- [41. Certificats exigés par la directive 2008/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires
42. Certificat exigé par le règlement (CE) n° .../2008 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident ⁽¹⁾]
43. Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère
44. Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires

(1) Points 41 et 42 maintenus en attendant l'adoption des dispositions en la matière prévues par le troisième paquet maritime.

ANNEXE V

Exemples de «motifs évidents»

(visés à l'article 12, paragraphe 3)

A. Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie II, points 2.A et 2.B.
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.
4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences en matière de communication à bord définies à l'article 17 de la directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer ⁽¹⁾.
5. Un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
6. Le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW.
7. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations, par exemple teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison.
8. 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.
9. 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.
10. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
11. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
12. Conditions d'hygiène déplorable à bord du navire.
13. 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.
14. 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.
15. Absence de tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins.

B. Exemples de motifs évidents justifiant le contrôle de la sûreté des navires

1. L'inspecteur peut estimer qu'il existe des motifs évidents d'arrêter des mesures de contrôle supplémentaires en matière de sûreté lors de l'inspection initiale dans le cadre du contrôle par l'État du port dans les circonstances suivantes:
 - 1.1. l'ISSC n'est pas valide ou est arrivé à expiration;
 - 1.2. le navire présente un niveau de sûreté inférieur à celui du port;
 - 1.3. les exercices liés à la sûreté du navire n'ont pas été réalisés;
 - 1.4. le dossier des renseignements sur les dix dernières activités d'interface navire/port ou navire/navire est incomplet;
 - 1.5. il ressort de certains éléments ou il a été constaté que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables de communiquer entre eux;
 - 1.6. il ressort de constatations que les arrangements relatifs à la sûreté comportent de graves lacunes;
 - 1.7. des informations émanant de tiers, comme un rapport ou une plainte, concernant des informations liées à la sûreté ont été communiquées;
 - 1.8. le navire est titulaire d'un certificat international de sûreté du navire (ISSC) provisoire faisant suite à un autre certificat provisoire et, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 de la convention SOLAS 74 et à la partie A du code ISPS au-delà de la période de validité du certificat ISSC provisoire initial. La partie A du code ISPS définit les circonstances dans lesquelles un certificat provisoire peut être délivré.

(1) JO L 136 du 18.5.2001, p. 17. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/45/CE (JO L 255 du 30.9.2005, p. 160).

2. Si l'existence de motifs évidents au sens de ce qui précède est établie, l'inspecteur informe sans délai l'autorité de sûreté compétente (sauf si l'inspecteur est lui-même un agent de sûreté dûment habilité). L'autorité de sûreté compétente décide alors quelles sont les mesures de contrôle supplémentaires compte tenu du niveau de sûreté conformément à la règle 9 de la convention SOLAS 74, chapitre XI.
3. Les motifs évidents autres que ceux qui sont décrits ci-dessus relèvent de la compétence de l'agent de sûreté dûment habilité.

ANNEXE VI

Procédures pour le contrôle des navires

(visées à l'article 14, paragraphe 1)

Annexe I «Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port» du mémorandum d'entente de Paris, et instructions ci-après du mémorandum d'entente de Paris, dans leur version actualisée:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (instruction 33/2000/02: Contrôle opérationnel des transbordeurs et navires à passagers),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (instruction 35/2002/02: Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant les cartes électroniques),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (instruction 36/2003/08: Directives pour l'inspection portant sur les conditions de vie et de travail),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (instruction 37/2004/02: Orientations en conformité avec la convention STCW 78/95, telle que modifiée),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (instruction 37/2004/05: Directives pour l'inspection portant sur les heures de travail et de repos),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (instruction 37/2004/10: Directives pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant les aspects liés à la sécurité),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (instruction 38/2005/02: Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant la vérification de l'enregistreur des données du voyage (VDR)),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (instruction 38/2005/05: Orientations relatives à la convention MARPOL, annexe I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (instruction 38/2005/07: Orientations relatives au contrôle du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) pour les pétroliers à simple coque),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (instruction 39/2006/01: Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant le code ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (instruction 39/2006/02: Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant le contrôle du SMDSM),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (instruction 39/2006/03: Optimisation de la liste de contrôle pour la notification et le bannissement),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (instruction 39/2006/10: Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant l'examen des citernes à ballast et la simulation d'une panne d'alimentation (test de la panne générale d'électricité)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (instruction 39/2006/11: Directives concernant la vérification de la structure des vraquiers),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (instruction 39/2006/12: Code de bonne pratique pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (instruction 40/2007/04: Critères pour l'évaluation de la responsabilité des organismes agréés),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (instruction 40/2007/09: Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port concernant la conformité à l'annexe VI de la convention MARPOL 73/78).

ANNEXE VII

Inspection renforcée des navires

(visée à l'article 13)

L'inspection renforcée porte notamment sur l'état général des points à risque suivants:

- documents
- état de la structure
- état en ce qui concerne la résistance aux intempéries
- systèmes d'urgence
- radiocommunications
- opérations de manutention de la cargaison
- sécurité incendie
- alarmes
- conditions de vie et de travail
- matériel de navigation
- engins de sauvetage
- marchandises dangereuses
- propulsion et machines auxiliaires
- prévention de la pollution.

En outre, sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée suppose de vérifier des points à risque spécifiques en fonction du type de navire inspecté, conformément à l'article 13, paragraphe 3.

ANNEXE VIII

Dispositions concernant le refus d'accès aux ports dans la Communauté

(visées à l'article 15)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 15, paragraphe 1, sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la troisième fois informe par écrit le capitaine du navire qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port. La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.
2. L'autorité compétente transmet également une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'État du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres États membres et aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'autorité compétente met également à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.
3. 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 la mesure de refus d'accès. Cette demande est accompagnée d'un document de l'administration de l'État du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'État du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'État du pavillon apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.
4. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'un document de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. La société de classification apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

5. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme du délai visé à l'article 15 de la présente directive et à la suite d'une nouvelle inspection du navire dans un port ayant fait l'objet d'un accord.
Si le port ayant fait l'objet d'un accord est situé dans un État membre, l'autorité compétente de cet État peut, à la demande de l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à entrer dans ledit port pour faire l'objet d'une nouvelle inspection. Dans ce cas, aucune opération n'est effectuée sur la cargaison dans le port tant que la mesure de refus d'accès n'est pas levée.
6. Si l'immobilisation qui a donné lieu à la mesure de refus d'accès résultait d'anomalies structurelles du navire, l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès peut exiger que certains espaces, notamment les espaces à cargaison et les citernes, puissent être examinés dans le cadre de la nouvelle inspection.
7. La nouvelle inspection est effectuée par l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. L'autorité compétente peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction de cet État membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions.
8. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments à prendre en compte qui sont énumérés à l'annexe VII.
9. Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.
10. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'État membre conformément à l'annexe VII, la mesure de refus d'accès est levée et la compagnie du navire en est informée par écrit.
11. L'autorité compétente informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, les autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, la Commission et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'autorité compétente doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès.
12. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports dans la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans la base de données des inspections et publiées conformément aux dispositions de l'article 25 et de l'annexe XIII.

ANNEXE IX

Rapport d'inspection

(visé à l'article 16)

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 (indiqué dans le certificat de gestion de la sécurité)
6. Numéro d'identification 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, ainsi que tout autre organisme, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. L'organisme agréé, ou les organismes agréés, 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 de la compagnie 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 vertu des conventions applicables, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) en question, avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet de l'inspection (dans le cas d'une inspection détaillée ou renforcée)
3. Port et date de la dernière visite intermédiaire, annuelle ou périodique, et nom de l'organisme qui a effectué la visite
4. Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
5. Nature des anomalies
6. 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, le cas échéant)
4. Indication, le cas échéant, précisant si la responsabilité de l'organisme agréé ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée en ce qui concerne les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné l'immobilisation
5. Mesures prises.

ANNEXE X

Critères pour l'immobilisation des navires

(visés à l'article 18, paragraphe 3)

INTRODUCTION

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 18, paragraphe 4).

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

- a) que les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration de l'État du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme agréé chargé de délivrer le certificat approprié, aient été dûment prises en compte;
- b) qu'avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou le propriétaire du navire ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'État du port des précisions sur les circonstances de l'accident et les dommages subis et des informations concernant la notification obligatoire à l'administration de l'État du pavillon;
- c) que le navire fasse l'objet des mesures correctives appropriées, à la satisfaction de l'autorité; et
- d) que l'autorité, une fois informée de l'exécution des mesures correctives, se soit assurée que les anomalies présentant un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

1. CRITÈRES PRINCIPAUX

Pour déterminer si un navire doit ou non être immobilisé, l'inspecteur doit, dans le cadre de son jugement professionnel, appliquer les critères suivants.

Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

Critère

Le navire est immobilisé si ses anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est une indication de la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Elle implique que l'autorité vérifie, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

2. APPLICATION DES CRITÈRES PRINCIPAUX

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur doit vérifier si:

1. le navire dispose des documents appropriés en cours de validité;
2. le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:

3. effectuer sans danger son prochain voyage;
4. assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le prochain voyage;
5. assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le prochain voyage;
6. assurer correctement la propulsion et la conduite pendant tout le prochain voyage;
7. lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
8. quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
9. prévenir la pollution de l'environnement pendant tout le prochain voyage;
10. maintenir une stabilité adéquate pendant tout le prochain voyage;
11. maintenir une étanchéité adéquate pendant tout le prochain voyage;
12. communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire pendant le prochain voyage;
13. assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant tout le prochain voyage;
14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

3. Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste des anomalies, regroupées selon la convention et/ou le code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive.

3.1. Généralités

Absence des certificats et documents en cours de validité requis par les instruments applicables. Toutefois, les navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à une convention applicable ou qui n'a pas donné effet à un autre instrument applicable ne peuvent pas détenir les certificats prévus par la convention ou un autre instrument applicable. L'absence des certificats requis ne constitue donc pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires; toutefois, en application de la clause prévoyant de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables, le navire doit être en conformité matérielle avec les prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

3.2. Domaines relevant de la convention SOLAS 74

1. Fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques.
2. Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales.
3. Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs.
4. Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire.
5. Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau.

6. Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre impropres à l'usage auquel ils sont destinés, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide.
 7. Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers.
 8. Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores.
 9. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité.
 10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, compte tenu des dispositions de la règle V/16.2 de la convention SOLAS 74.
 11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, étant entendu qu'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) doté d'une approbation de type et utilisant des données officielles peut remplacer les cartes.
 12. Absence de ventilation d'extraction anti-déflagrante pour les salles de pompes de la cargaison.
 13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à l'annexe I, partie 5.5, du mémorandum d'entente de Paris.
 14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
 15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.
- 3.3. Domaines relevant du code IBC
1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.
 2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés.
 3. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code.
 4. Présence de sources d'ignition dans des zones dangereuses.
 5. Non-respect d'obligations particulières.
 6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne.
 7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles.
- 3.4. Domaines relevant du code IGC
1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.
 2. Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service.
 3. Cloison non étanche au gaz.
 4. Sas à air défectueux.
 5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses.
 6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses.
 7. Installations électriques dépourvues de sécurité intrinsèques ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code.
 8. Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas.
 9. Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas.
 10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux.
 11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable.
- 3.5. Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge
1. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires appropriées ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port afin d'y subir des réparations définitives.
 2. Stabilité notoirement insuffisante.
 3. Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire.
 4. Absence, détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutilles et des portes étanches.
 5. Surcharge.
 6. Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

- 3.6. Domaines relevant de la convention MARPOL, annexe I
1. Absence, détérioration grave ou fonctionnement défectueux du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
 2. Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu.
 3. Registre des hydrocarbures non disponible.
 4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
 5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention MARPOL.
- 3.7. Domaines relevant de la convention MARPOL, annexe II
1. Absence du manuel P & A.
 2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories.
 3. Registre de cargaison non disponible.
 4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence.
 5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
- 3.8. Domaines relevant de la convention MARPOL, annexe V
1. Absence de plan de gestion des ordures.
 2. Absence de registre des ordures.
 3. Personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion en matière d'élimination et d'évacuation des ordures.
- 3.9. Domaines relevant de la convention STCW et de la directive 2001/25/CE
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 de l'État du pavillon.
 2. Preuve qu'un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou que la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
 3. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration de l'Etat du pavillon ne sont pas respectées.
 4. 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 de l'État du pavillon.
 5. 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 en mer.
 6. 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.
 7. 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.
- 3.10. Domaines relevant des conventions de l'OIT
1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
 2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
 3. Conditions d'hygiène déplorables à bord.
 4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être très basse.
 5. Ventilation insuffisante dans les logements d'un navire.
 6. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel ou la cargaison ou autres éléments compromettant la sécurité dans ces zones.
 7. Preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart ou les quarts suivants est affaibli par la fatigue.
- 3.11. Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison
- Le fonctionnement défectueux (ou le défaut d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison est considéré comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.
-

ANNEXE XI

Critères minimaux pour les inspecteurs

(visés à l'article 21, paragraphes 1 et 5)

1. Les inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des obligations imposées par les conventions et des procédures applicables en matière de contrôle par l'État du port. Ces connaissances et ces compétences dans le domaine du respect des obligations internationales et communautaires doivent être obtenues dans le cadre de programmes de formation dûment attestés.
 2. Les inspecteurs doivent au minimum:
 - a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire ou ancien titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage; ou
 - b) avoir satisfait à un examen, reconnu par l'autorité compétente, d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions; ou
 - c) être titulaire d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir une formation et un titre appropriés d'inspecteur de la sécurité des navires.
 3. L'inspecteur doit avoir:
 - exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon en s'étant occupé soit des inspections et de la certification conformément aux conventions, soit de la surveillance des activités des organismes agréés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou
 - acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections de contrôle par l'État du port sous la direction d'agents expérimentés chargés du contrôle par l'État du port.
 4. Les inspecteurs visés au point 2 a) doivent avoir une expérience maritime d'au moins cinq ans, comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas, ou les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon ou d'assistant d'un inspecteur chargé du contrôle par l'État du port. Cette expérience comprend une période d'au moins deux ans d'exercice en mer des fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines».
 5. Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
 6. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un État membre dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port à la date d'adoption de la présente directive.
 7. Lorsque, dans un État membre, les inspections visées à l'article 14, paragraphes 1 et 2, sont effectuées par des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port, ces inspecteurs doivent posséder les qualifications appropriées, parmi lesquelles une expérience théorique et pratique suffisante dans le domaine de la sûreté maritime. Cela inclut normalement:
 - a) une bonne compréhension de la sûreté maritime et de la manière dont celle-ci s'applique aux opérations à contrôler;
 - b) une bonne connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté;
 - c) une connaissance des principes, des procédures et des techniques d'inspection;
 - d) une connaissance pratique des opérations à contrôler.
-

ANNEXE XII

Fonctionnalités de la base de données des inspections

(visées à l'article 23, paragraphe 1)

1. La base de données des inspections comprend au moins les fonctionnalités suivantes:
 - intégrer les données d'inspection des États membres et de tous les États parties au mémorandum d'entente de Paris;
 - fournir des données relatives au profil de risque des navires et aux navires devant subir une inspection;
 - calculer les obligations de chaque État membre en matière d'inspection;
 - fournir la liste blanche ainsi que la liste grise et la liste noire des États du pavillon visées à l'article 15, paragraphe 1;
 - fournir des données sur le respect des normes par les compagnies;
 - désigner les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection.
2. La base de données des inspections doit pouvoir s'adapter aux évolutions futures et être connectée aux autres bases de données communautaires concernant la sécurité maritime, y compris SafeSeaNet, qui fournissent des données sur les escales réelles des navires dans les ports des États membres, ainsi que, le cas échéant, aux systèmes d'information nationaux en la matière.
3. Un lien hypertexte direct est prévu entre la base de données des inspections et le système d'information EQUASIS. Les États membres encouragent les inspecteurs à consulter les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS.

ANNEXE XIII

Publication des informations relatives aux inspections, aux immobilisations et aux refus d'accès dans les ports des États membres

(visée à l'article 25)

1. Les informations publiées conformément à l'article 25 comprennent les éléments suivants:
 - a) le nom du navire;
 - b) le numéro d'identification OMI;
 - c) le type de navire;
 - d) la jauge brute;
 - e) l'année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire;
 - f) le nom et l'adresse de la compagnie du navire;
 - g) 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;
 - h) l'État du pavillon;
 - i) les certificats de classification et les certificats réglementaires délivrés conformément aux conventions applicables, ainsi que l'autorité ou l'organisme qui a délivré chacun desdits certificats, y compris leurs dates de délivrance et d'expiration;
 - j) le port et la date de la dernière visite intermédiaire ou annuelle en rapport avec les certificats visés au point i) ci-dessus, ainsi que le nom de l'autorité ou de l'organisme qui a effectué la visite;
 - k) la date, le pays, le port d'immobilisation.
2. En ce qui concerne les navires ayant été immobilisés, les informations publiées conformément à l'article 25 comprennent également:
 - a) le nombre des immobilisations au cours des 36 derniers mois;
 - b) la date de levée de l'immobilisation;
 - c) la durée de l'immobilisation, en jours;

- d) les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites;
- e) une indication, le cas échéant, précisant si la responsabilité de l'organisme agréé ayant effectué la visite est engagée en ce qui concerne les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné l'immobilisation;
- f) 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;
- g) 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.

ANNEXE XIV

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre

(visées à l'article 28)

1. Chaque année, les États membres fournissent à la Commission les données ci-après, 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 par l'État du port.

Les informations doivent être transmises à la Commission selon le modèle de tableau suivant ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Port/zone	Nombre d'inspecteurs à temps plein (A)	Nombre d'inspecteurs à temps partiel (B)	Conversion de (B) en temps plein (C)	Total (A + C)
Port X/ou zone X ...				
Port Y/ou zone Y ...				
TOTAL				

- 1.2. Nombre total de navires distincts entrés dans leurs ports au niveau national. Le chiffre correspond au nombre de navires relevant de la présente directive qui sont entrés dans leurs ports au niveau national, comptabilisés une seule fois.

2. Les États membres doivent:

- a) fournir à la Commission tous les six mois la liste des escales de navires distincts, autres que ceux assurant des services réguliers de transport de passagers et de marchandises par ferry, entrés dans leurs ports ou ayant informé une autorité ou un organisme portuaire de leur arrivée dans un mouillage, comportant pour chaque mouvement du navire son numéro d'identification OMI, sa date d'arrivée et le port. La liste est communiquée sous la forme d'une feuille de calcul établie au moyen d'un tableur, de manière à permettre la consultation et le traitement automatiques des informations visées ci-dessus. La liste est soumise dans les quatre mois qui suivent la fin de la période à laquelle les données se rapportent;

et

- b) fournir à la Commission des listes distinctes indiquant les services réguliers de transport de passagers et de marchandises par ferry visés au point a), 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. La liste contient, pour chaque navire, son numéro d'identification OMI, son nom et la liaison qu'il assure. La liste est communiquée sous la forme d'une feuille de calcul établie au moyen d'un tableur, de manière à permettre la consultation et le traitement automatiques des informations visées ci-dessus.

⁽¹⁾ Lorsque les inspections effectuées par les inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'État du port ne constituent qu'une partie de leur charge de travail, le nombre total d'inspecteurs doit être ramené à un nombre équivalent d'inspecteurs exerçant des fonctions à temps plein. Lorsqu'un même inspecteur travaille dans plusieurs ports ou zones géographiques, il y a lieu de calculer l'équivalent temps partiel applicable pour chaque port.

⁽²⁾ 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 ou la zone géographique couverte par un inspecteur ou une équipe d'inspecteurs comprenant le cas échéant plusieurs ports individuels.

ANNEXE XV

PARTIE A

Directive abrogée avec ses modifications successives

(visée à l'article 36)

Directive 95/21/CE du Conseil
(JO L 157 du 7.7.1995, p. 1)

Directive 98/25/CE du Conseil
(JO L 133 du 7.5.1998, p. 19)

Directive 98/42/CE de la Commission
(JO L 184 du 27.6.1998, p. 40)

Directive 1999/97/CE de la Commission
(JO L 331 du 23.12.1999, p. 67)

Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 19 du 22.1.2002, p. 17)

Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 324 du 29.11.2002, p. 53)

Uniquement l'article 4

PARTIE B

Délais de transposition en droit interne

(visés à l'article 36)

Directive	Délai de transposition
Directive 95/21/CE	30 juin 1996
Directive 98/25/CE	30 juin 1998
Directive 98/42/CE	30 septembre 1998
Directive 1999/97/CE	13 décembre 2000
Directive 2001/106/CE	22 juillet 2003
Directive 2002/84/CE	23 novembre 2003

ANNEXE XVI

Tableau de correspondance

(visée à l'article 36)

Directive 95/21/CE	Présente directive
Article 1 ^{er} , partie introductive	Article 1 ^{er} , partie introductive
Article 1 ^{er} , premier tiret	Article 1 ^{er} , point a)
Article 1 ^{er} , deuxième tiret	Article 1 ^{er} , point b)
—	Article 1 ^{er} , point c)
Article 2, partie introductive	Article 2, partie introductive
Article 2, point 1), partie introductive	Article 2, point 1, partie introductive
Article 2, point 1), premier tiret	Article 2, point 1), a)
Article 2, point 1), deuxième tiret	Article 2, point 1), b)
Article 2, point 1), troisième tiret	Article 2, point 1), c)
Article 2, point 1), quatrième tiret	Article 2, point 1), d)
Article 2, point 1), cinquième tiret	Article 2, point 1), e)
Article 2, point 1), sixième tiret	Article 2, point 1), f)
Article 2, point 1), septième tiret	Article 2, point 1), g)
Article 2, point 1), huitième tiret	Article 2, point 1), h)
Article 2, point 2)	Article 2, point 2)
—	Article 2, point 3)
—	Article 2, point 4)
Article 2, point 3)	Article 2, point 5)
Article 2, point 4)	—
—	Article 2, point 6)
—	Article 2, point 7)
Article 2, point 5)	Article 2, point 8)
—	Article 2, point 9)
—	Article 2, point 10)
—	Article 2, point 11)
Article 2, point 6)	Article 2, point 12)
Article 2, point 7)	Article 2, point 13)
Article 2, point 8)	Article 2, point 14)
—	Article 2, point 15)
Article 2, point 9)	Article 2, point 16)
—	Article 2, point 17)
Article 2, point 10)	Article 2, point 18)
—	Article 2, point 19)
—	Article 2, point 20)

Directive 95/21/CE	Présente directive
—	Article 2, point 21)
—	Article 2, point 22)
—	Article 2, point 23)
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, premier tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième tiret	Article 3, paragraphe 1, troisième alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, quatrième alinéa
Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 3, paragraphe 1, cinquième alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, sixième alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, septième alinéa
Article 3, paragraphes 2 à 4	Article 3, paragraphes 2 à 4
—	Article 4, paragraphe 1
Article 4	Article 4, paragraphe 2
Article 5	—
—	Article 5
—	Article 6
—	Article 7
—	Article 8
—	Article 9
—	Article 10
—	Article 11
Article 6, paragraphe 1, partie introductive	—
—	Article 12, paragraphe 1, partie introductive
Article 6, paragraphe 1, point a)	Article 12, paragraphe 1, point a)
—	Article 12, paragraphe 1, point b)
Article 6, paragraphe 1, point b)	Article 12, paragraphe 1, point c)
Article 6, paragraphe 2	—
—	Article 12, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 3	Article 12, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 4	—
Article 7	—
Article 7 bis	—
Article 7 ter	—
—	Article 13
—	Article 14
—	Article 15

Directive 95/21/CE	Présente directive
Article 8	Article 16
—	Article 17
Article 9, paragraphes 1 et 2	Article 18, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 3, première phrase	Article 18, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 3, phrases 2 à 4	Article 18, paragraphe 4
Article 9, paragraphes 4 à 7	Article 18, paragraphes 5 à 8
—	Article 18, paragraphe 9
Article 9 bis	—
Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 19, paragraphes 1 à 3
—	Article 19, paragraphe 4
Article 11, paragraphe 1	Article 20, paragraphe 1
—	Article 20, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 2	Article 20, paragraphe 3, premier alinéa
Article 11, paragraphe 3, premier alinéa	—
Article 11, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 20, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 11, paragraphes 4 à 6	Article 20, paragraphes 4 à 6
Article 12, paragraphes 1 à 3	Article 21, paragraphes 1 à 3
Article 12, paragraphe 4	Article 21, paragraphe 4
—	Article 21, paragraphes 5 à 7
Article 13, paragraphes 1 et 2	Article 22, paragraphes 1 et 2
—	Article 22, paragraphe 3 à 5
Article 14	—
Article 15	—
—	Article 23
—	Article 24
—	Article 25
—	Article 26
Article 16, paragraphes 1 et 2	Article 27, paragraphes 1 et 2
Article 16, paragraphe 2 bis	Article 27, paragraphe 3
Article 16, paragraphe 3	Article 27, paragraphe 4
Article 17	Article 28
—	Article 29
Article 18	Article 30
Article 19	Article 31
—	Article 32
Article 19 bis	Article 33

Directive 95/21/CE	Présente directive
—	Article 34
Article 20	Article 35
—	Article 36
Article 21	Article 37
Article 22	Article 38
Annexe I	—
—	Annexe I
—	Annexe II
—	Annexe III
Annexe II	Annexe IV
Annexe III	Annexe V
Annexe IV	Annexe VI
Annexe V	Annexe VII
Annexe VI	Annexe X
Annexe VII	Annexe XI
—	Annexe XII
Annexe VIII	Annexe XIII
Annexe IX	Annexe IX
Annexe X	Annexe XIV
Annexe XI	Annexe VIII
Annexe XII	—
—	Annexe XV
—	Annexe XVI

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (art. 251 du traité CE), le Conseil est parvenu, le 7 juin 2007, à un accord politique sur le projet de directive relative au contrôle par l'État du port (refonte) ⁽¹⁾. Après la mise au point juridique et linguistique, le Conseil a arrêté sa position commune le 6 juin 2008, la délégation maltaise s'abstenant.

Pour arrêter sa position, le Conseil a tenu compte de l'avis que le Parlement européen a rendu en première lecture le 25 avril 2007 ⁽²⁾, ainsi que des avis du Comité économique et social ⁽³⁾ et du Comité des régions ⁽⁴⁾.

La proposition a pour objet de refondre, dans un texte consolidé, les modifications successives de la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port et de simplifier ou de modifier certaines dispositions afin d'améliorer l'efficacité et la qualité des inspections de navires par l'État du port. Elle renforce entre autres les exigences applicables aux administrations compétentes et aux inspecteurs, et prévoit un renforcement de l'obligation de notification pour les pilotes.

Afin d'accentuer l'effet dissuasif de la directive, la proposition simplifie et renforce les mesures de refus d'accès aux ports des États membres, et prévoit la publication d'une liste noire de propriétaires ou d'exploitants de navires.

Par ailleurs, la proposition introduit les principes d'un nouveau régime d'inspection selon lequel tous les navires faisant escale dans les ports des États membres sont inspectés, sur la base d'un profil de risque permettant d'intensifier les inspections des navires présentant un profil de risque élevé et de réduire le nombre d'inspections pour les navires respectant les normes de qualité. La proposition de la Commission prévoit que les modalités de ce nouveau régime seront établies au moyen de la procédure de comité, une fois que tous les éléments dudit régime auront été définis.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Généralités

La position commune, telle qu'arrêtée par le Conseil, poursuit le même objectif que l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen, à savoir remplacer l'actuel régime de contrôle par l'État du port par un nouveau régime d'inspection avec l'entrée en vigueur de la directive refondue. Ce nouveau régime vise à garantir l'inspection d'un nombre maximum de navires faisant escale dans les ports des États membres, compte tenu d'un partage équitable des obligations globales en matière d'inspection entre les États membres. Les éléments précis du nouveau régime d'inspection, qui ont été arrêtés sur la base des travaux menés dans le cadre du *mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port* (mémoire d'entente de Paris), figurent dans l'annexe II, qui n'est pas soumise à la procédure de comité.

Compte tenu de cette nouvelle approche, la position commune modifie, dans un certain nombre de cas, la proposition initiale de la Commission en la remaniant complètement, en intégrant de toutes nouvelles dispositions ou en complétant le texte par de nouveaux éléments. Ces modifications correspondent dans une large mesure à bon nombre des amendements adoptés en première lecture par le Parlement européen (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 et 111), qui sont repris soit intégralement, soit en partie ou dans leur principe dans la position commune.

Un certain nombre d'autres amendements du Parlement européen (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 et 103) ont toutefois été rejetés par le Conseil. Ils concernent surtout les questions principales soulevées lors des travaux menés au sein des instances du Conseil et ne cadrent pas avec l'approche que le Conseil a retenue dans sa position commune. D'autres précisions concernant ces amendements sont données dans la section suivante.

⁽¹⁾ La Commission a transmis sa proposition le 24 janvier 2006 (doc. 5632/06).

⁽²⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non encore publié au Journal officiel).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 du 13.9.2006 (JO C 318 du 23.12.2006, p. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 du 15.6.2006 (JO C 229 du 22.9.2006, p. 38).

Questions principales

1) *Champ d'application de la directive*

Le Conseil partage le point de vue de la Commission et du Parlement européen (amendements 29 à 34) selon lequel l'actuel régime de contrôle par l'État du port, qui impose aux États membres d'inspecter un pourcentage purement quantitatif de 25 % de navires, se traduit par un contrôle insuffisant et donne parfois lieu à des inspections injustifiées ayant pour seul but d'atteindre ce pourcentage arbitraire. Par conséquent, la position commune établit un nouveau régime prévoyant un objectif collectif en matière d'inspection pour l'ensemble de la Communauté et fondé sur une répartition équitable du nombre d'inspections entre les États membres et les États de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Les inspections se concentrent sur les navires non conformes aux normes, qui sont soumis à une inspection à des intervalles plus rapprochés, alors que les navires de qualité bénéficient d'un régime allégé.

Contrairement à la Commission et au Parlement européen (amendements 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 et 96), le Conseil juge approprié de prendre en compte les problèmes concrets auxquels certains États membres sont confrontés en termes de ressources financières et humaines. La position commune modifie dès lors la portée des inspections prévue au titre de la directive, les appliquant aux navires faisant escale dans un port d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port, y compris les navires qui sont au mouillage dans un port ou un autre lieu relevant de la juridiction d'un port.

En outre, le Conseil, comme le Parlement européen (amendements 12 et 26), inclut dans sa position commune la possibilité pour les États membres enclavés de déroger aux dispositions de la directive dans certaines conditions. Pour des raisons de sécurité juridique, ces conditions sont énoncées dans la disposition correspondante. Elles constituent des éléments essentiels de la directive et ne peuvent donc être modifiées au moyen de la procédure de comité, contrairement à ce qui est prévu dans les amendements du Parlement européen.

2) *Mécanisme de flexibilité pour les inspections*

Compte tenu de l'objectif visant à instaurer un régime d'inspection qui soit équitable et applicable dans la pratique, le Conseil, dans sa position commune, prend en considération la situation propre à chaque État membre qui a pour effet que le nombre de navires faisant escale dans ses ports est inégal. À cette fin, les États membres sont autorisés, selon la position du Conseil et contrairement au point de vue du Parlement européen, à ne pas effectuer un faible pourcentage d'inspections, à savoir 5 % du nombre total de navires de «priorité I» (navires devant obligatoirement être inspectés) présentant un profil de risque élevé et 10 % du nombre total de navires de «priorité I» autres que ceux présentant un profil de risque élevé. Les États membres doivent toutefois accorder une attention particulière aux navires qui ne font pas souvent escale dans les ports de la Communauté.

Par ailleurs, le Conseil, comme le Parlement européen (amendements 35 à 37), est d'avis que, pour des raisons pratiques, des mécanismes de flexibilité sont nécessaires dans certaines circonstances; il convient ainsi de donner la possibilité de reporter une inspection de quinze jours, de ne pas effectuer une inspection pour des raisons de sécurité ou de manquer une inspection si le navire concerné fait escale pendant la période nocturne. Cette dernière disposition en matière de flexibilité n'est pas prévue par le Parlement européen (amendements 36 et 37).

3) *Refus d'accès*

Le Conseil, comme le Parlement européen (amendements 8 et 54), soutient la proposition de la Commission visant à renforcer les mesures de refus d'accès à l'encontre des navires non conformes aux normes. Le critère sur lequel reposent ces mesures est l'évaluation de la performance d'un navire par rapport à celle de son exploitant, qui est indiquée par le nombre d'immobilisations effectuées au cours d'une période donnée, et à celle de l'État dont il bat le pavillon, qui est déterminée sur la base des listes «noire», «grise» et «blanche» d'États du pavillon établies en vertu du mémorandum d'entente de Paris.

La durée du refus d'accès aux ports des États membres augmente chaque fois qu'une mesure de ce type est prise. Alors que la Commission, soutenue par le Parlement européen, proposait de prévoir une ultime possibilité de refuser de façon permanente l'accès aux navires qui se retrouvent pour la troisième fois dans une telle situation, le Conseil considère que, pour des raisons juridiques, il est nécessaire de prévoir la possibilité de lever la mesure de refus d'accès au terme d'un certain délai, à savoir trente-six mois, uniquement si le navire concerné remplit une série de conditions.

4) *Rapports établis par les pilotes*

Le Conseil soutient pleinement la proposition de la Commission visant à renforcer l'obligation faite à tous les pilotes, y compris les pilotes de haute mer engagés sur des navires en transit ou faisant route vers un port, d'informer les autorités compétentes de l'État du port ou de l'État côtier des anomalies manifestes qu'ils constatent à bord des navires. Contrairement au Parlement européen (amendement 68), le Conseil estime que cela ne peut se faire qu'au travers d'une disposition obligatoire.

5) *Liste des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible*

Comme la Commission et le Parlement européen (amendement 71), le Conseil entend renforcer l'effet dissuasif de la directive et demande à la Commission de produire et de publier régulièrement des informations sur les exploitants de navires qui respectent peu les normes, sans toutefois préciser les modalités de publication, qui seront établies au moyen de la procédure de comité.

6) *Date de transposition*

Le Conseil est d'avis que le nouveau régime d'inspection devrait s'appliquer au niveau de la Communauté avec l'entrée en vigueur de la directive refondue. Néanmoins, vu la complexité de ce nouveau régime, y compris les travaux techniques à mener en ce qui concerne la base de données des inspections, les États membres se voient accorder un délai de transposition de trente-six mois, contrairement à ce que prévoit la disposition sur laquelle porte l'amendement 82 du Parlement européen.

7) *Autres questions*

Le Conseil n'a pas été en mesure d'accepter un certain nombre d'autres amendements, dans la mesure où ils entraîneraient une surcharge administrative disproportionnée (amendements 60, 62, 70, 73 et 96), ne sont pas tout à fait clairs, manquent de précision ou ne correspondent pas à l'approche retenue par le Conseil pour la structure de la directive (amendements 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 et 103).

III. CONCLUSION

Le Conseil estime que sa position commune constitue une solution équilibrée pour l'instauration d'un nouveau régime d'inspection équitable et efficace destiné à renforcer la lutte contre les navires non conformes aux normes qui naviguent dans les eaux communautaires.

Le Conseil prend acte des contacts qui ont déjà eu lieu avec le Parlement européen au sujet de cette proposition et espère mener des négociations constructives afin qu'un accord soit dégagé rapidement et que la directive puisse être adoptée.
