

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

**RÈGLEMENT (UE) N° 802/2010 DE LA COMMISSION**

**du 13 septembre 2010**

**portant application de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies**

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

(JO L 241 du 14.9.2010, p. 4)

Modifié par:

|                    |  | Journal officiel |      |            |
|--------------------|--|------------------|------|------------|
|                    |  | n°               | page | date       |
| ► <b><u>M1</u></b> | Règlement d'exécution (UE) n° 1205/2012 de la Commission du 14 décembre 2012 | L 347            | 10   | 15.12.2012 |

**RÈGLEMENT (UE) N° 802/2010 DE LA COMMISSION****du 13 septembre 2010****portant application de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port <sup>(1)</sup>, et notamment son article 10, paragraphe 3, et son article 27,

considérant ce qui suit:

- (1) Le respect des normes par les compagnies constitue l'un des paramètres génériques déterminant le profil de risque d'un navire.
- (2) Il est nécessaire, pour vérifier le respect des normes par les compagnies au sens de la directive 2009/16/CE que, lors de l'inspection d'un navire, les inspecteurs relèvent le numéro OMI attribué à la compagnie.
- (3) Afin d'évaluer le respect des normes par une compagnie, il convient de tenir compte du taux d'anomalie et d'immobilisation des navires de la flotte de la compagnie ayant fait l'objet d'une inspection dans l'Union et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après «le mémorandum d'entente de Paris»).
- (4) En ce qui concerne la méthode d'évaluation du respect des normes par les compagnies, il est nécessaire de se fonder sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du mémorandum d'entente de Paris.
- (5) La Commission doit faire appel à l'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> pour publier sur un site internet public la liste des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Identification des compagnies**

Les États membres s'assurent que toute compagnie telle que définie à l'article 2, point 18), de la directive 2009/16/CE possède un numéro OMI lorsque le navire est soumis au code international de gestion de la sécurité (ci-après, «code ISM») visé au chapitre IX de la convention internationale pour la sauvegarde la vie humaine en mer (ci-après, la «convention SOLAS»).

<sup>(1)</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

<sup>(2)</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

**▼B***Article 2***Critères d'évaluation du respect des normes par les compagnies**

1. Les critères figurant à l'annexe du présent règlement sont utilisés afin d'établir le respect des normes par les compagnies, tel que visé à l'annexe I, partie I.1, point e), de la directive 2009/16/CE.
2. Le niveau de respect des normes par les compagnies est mis à jour quotidiennement et calculé sur la base des 36 mois précédant l'évaluation. À cet effet, le calcul est effectué sur la base des données recueillies à compter du 17 juin 2009. Dans le cas où moins de 36 mois se sont écoulés depuis 17 juin 2009, le calcul est effectué sur la base des données disponibles.
3. Les compagnies sont classées en fonction de leur niveau de respect des normes très faible, faible, moyen ou élevé, comme indiqué au point 3 de l'annexe.

*Article 3***Publication des listes des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible**

1. La Commission est assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après «l'EMSA») pour publier régulièrement, sur un site internet public, des informations relatives aux compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible, conformément à l'article 27 de la directive 2009/16/CE.

**▼M1**

2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, l'EMSA publie et met à jour quotidiennement les informations suivantes sur son site internet public:
  - a) la liste des compagnies dont le respect des normes a été très faible sur une période continue de 36 mois;
  - b) la liste des compagnies dont le respect des normes a été faible ou très faible sur une période continue de 36 mois;
  - c) la liste des compagnies dont le respect des normes a été faible sur une période continue de 36 mois.

**▼B***Article 4***Entrée en vigueur et application**

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

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

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



## ANNEXE

**CRITÈRES DE RESPECT DES NORMES PAR LES COMPAGNIES**

(visés à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2009/16/CE)

**1. Indice d'immobilisation d'une compagnie**

L'indice d'immobilisation est le rapport entre le nombre de navires immobilisés sur l'ensemble de la flotte d'une compagnie et le nombre d'inspections pratiquées sur l'ensemble des navires de cette même flotte au cours des 36 mois précédents, comparé au rapport moyen d'immobilisation, au cours des 36 mois précédents, de l'ensemble des navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

L'indice d'immobilisation est considéré comme dans la moyenne s'il se situe dans une fourchette comprise entre 2 points de pourcentage au-dessus et 2 points de pourcentage au-dessous du rapport moyen d'immobilisation de tous les navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

L'indice d'immobilisation est considéré comme supérieur à la moyenne s'il est supérieur de plus de 2 de points de pourcentage au rapport moyen d'immobilisation de tous les navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

L'indice d'immobilisation est considéré comme inférieur à la moyenne s'il est inférieur de plus de 2 points de pourcentage au rapport moyen d'immobilisation de tous les navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

Indépendamment de tout autre résultat d'inspection, l'indice d'immobilisation d'une compagnie est considéré comme supérieur à la moyenne si, au cours des 36 mois précédents, l'un des navires de la flotte de cette compagnie a fait l'objet d'une mesure de refus d'accès, conformément à la directive 2009/16/CE.

**2. Indice d'anomalies d'une compagnie**

L'indice d'anomalies est le rapport entre le total des points d'anomalie attribués à l'ensemble des navires constituant la flotte d'une compagnie et le nombre d'inspections pratiquées sur l'ensemble des navires de cette même flotte au cours des 36 mois précédents, comparé au rapport moyen d'anomalies de l'ensemble des navires inspectés dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

Aux fins du premier alinéa, les anomalies liées au code ISM comptent pour 5 points, toutes les autres anomalies comptant pour 1 point. La moyenne des rapports d'anomalies dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris est pondérée en prenant en considération l'occurrence moyenne par inspection d'anomalies liées au code ISM et l'occurrence moyenne de toutes autres anomalies.

L'indice d'anomalies est considéré comme dans la moyenne s'il se situe dans une fourchette comprise entre 2 points de pourcentage au-dessus et 2 points de pourcentage au-dessous de la moyenne pondérée d'anomalies relevées dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

L'indice d'anomalies est considéré comme supérieur à la moyenne s'il est supérieur de plus de 2 points de pourcentage à la moyenne pondérée d'anomalies relevées dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

L'indice d'anomalies est considéré comme inférieur à la moyenne s'il est inférieur de plus de 2 points de pourcentage à la moyenne pondérée d'anomalies relevées dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 mois précédents.

**3. Matrice de respect des normes par les compagnies**

Le respect des normes par les compagnies est classé comme suit:

| Indice d'immobilisation | Indice d'anomalies     | Respect des normes par les compagnies |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| supérieur à la moyenne  | supérieur à la moyenne | très faible                           |

**▼B**

| Indice d'immobilisation | Indice d'anomalies     | Respect des normes par les compagnies |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| supérieur à la moyenne  | dans la moyenne        | faible                                |
| supérieur à la moyenne  | inférieur à la moyenne |                                       |
| dans la moyenne         | supérieur à la moyenne |                                       |
| inférieur à la moyenne  | supérieur à la moyenne |                                       |
| dans la moyenne         | dans la moyenne        | moyen                                 |
| dans la moyenne         | inférieur à la moyenne |                                       |
| inférieur à la moyenne  | dans la moyenne        |                                       |
| inférieur à la moyenne  | inférieur à la moyenne | élevé                                 |

Toutefois, si la flotte d'une compagnie n'a pas fait l'objet d'inspections ou si la compagnie n'est pas tenue de posséder un numéro OMI, le niveau de respect des normes par cette compagnie est considéré comme dans la moyenne.