

Journal officiel

de l'Union européenne

L 131



Édition
de langue française

Législation

52^e année
28 mai 2009

Sommaire

I Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (CE) n° 390/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant les instructions consulaires communes concernant les visas adressées aux représentations diplomatiques et consulaires de carrière, en liaison avec l'introduction d'identifiants biométriques et de dispositions relatives à l'organisation de la réception et du traitement des demandes de visa 1
- ★ Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ⁽¹⁾ 11
- ★ Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ⁽¹⁾ 24

DIRECTIVES

- ★ Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽¹⁾ 47
- ★ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ⁽¹⁾ 57

Prix: 26 EUR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

(Suite au verso.)

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

★ Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ⁽¹⁾	101
★ Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾	114
★ Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ⁽¹⁾	128
★ Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

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

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 390/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

modifiant les instructions consulaires communes concernant les visas adressées aux représentations diplomatiques et consulaires de carrière, en liaison avec l'introduction d'identifiants biométriques et de dispositions relatives à l'organisation de la réception et du traitement des demandes de visa

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 62, point 2), point b) ii),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Pour pouvoir vérifier avec certitude l'identité des demandeurs de visa, il convient d'introduire des données biométriques dans le système d'information sur les visas (VIS — Visa Information System) créé par la décision 2004/512/CE du Conseil ⁽³⁾ et de mettre en place un cadre juridique pour le recueil de ces identifiants biométriques. Par ailleurs, la mise en œuvre du VIS exige de nouvelles formes d'organisation pour la réception des demandes de visa.

(2) L'introduction d'identifiants biométriques dans le VIS est une étape importante vers l'utilisation d'éléments nouveaux permettant d'établir un lien plus fiable entre le titulaire du visa et le passeport afin de prévenir l'usage

de fausses identités. C'est pourquoi la comparation personnelle du demandeur — en tout cas lors de la première demande — devrait être une des exigences de base pour la délivrance d'un visa avec enregistrement des identifiants biométriques dans le VIS.

(3) Le choix des identifiants biométriques est arrêté dans le règlement (CE) n° 767/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 concernant le système d'information sur les visas (VIS) et l'échange de données entre les États membres sur les visas de court séjour (règlement VIS) ⁽⁴⁾.

(4) Le présent règlement définit les normes applicables au recueil de ces données biométriques par référence aux dispositions correspondantes fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Aucune autre spécification technique n'est requise pour assurer l'interopérabilité.

(5) Tout document, toute donnée ou tout identifiant biométrique reçus par un État membre dans le cadre d'une demande de visa sont considérés comme un document consulaire aux termes de la convention de Vienne sur la coopération consulaire du 24 avril 1963 et font l'objet d'un traitement approprié.

(6) Afin de faciliter l'enregistrement des demandeurs et de réduire les coûts pour les États membres, il est nécessaire d'envisager de nouvelles possibilités d'organisation en plus du cadre existant de représentation. En premier lieu, il convient d'ajouter aux instructions consulaires communes concernant les visas adressées aux représentations diplomatiques et consulaires de carrière ⁽⁵⁾ un type de représentation spécifique limité à la réception des demandes et au recueil des identifiants biométriques.

⁽¹⁾ JO C 321 du 29.12.2006, p. 38.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 10 juillet 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 5 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel) et position du Parlement européen du 25 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 213 du 15.6.2004, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 218 du 13.8.2008, p. 60.

⁽⁵⁾ JO C 326 du 22.12.2005, p. 1.

- (7) D'autres possibilités, telles que la colocalisation des représentations diplomatiques et consulaires, la mise en place de centres communs de traitement des demandes, le recours aux consuls honoraires et la coopération avec des prestataires de services extérieurs devraient également être prévues. Un cadre juridique adéquat devrait être mis en place pour ces possibilités, qui tiennent compte notamment des questions liées à la protection des données. Il convient que les États membres, dans le respect des conditions fixées par ce cadre juridique, décident de la structure organisationnelle qu'ils adopteront dans chaque pays tiers. La Commission devrait publier les informations concernant ces structures.
- (8) Les États membres devraient veiller, dans l'organisation de leur coopération, à ce que les demandeurs soient dirigés vers l'État membre responsable du traitement de leur demande.
- (9) Il convient de prendre des dispositions pour les situations dans lesquelles les États membres décident de coopérer avec un prestataire de services extérieur pour la réception des demandes, afin de faciliter la procédure. Une telle décision peut être prise si, dans des circonstances particulières ou pour des raisons liées à la situation locale, la coopération avec d'autres États membres sous la forme d'une représentation limitée, la colocalisation des représentations diplomatiques et consulaires ou la mise en place d'un centre commun de traitement des demandes se révèlent inappropriées pour l'État membre concerné. De telles dispositions devraient être prises dans le respect des principes généraux relatifs à la délivrance des visas et conformément aux exigences en matière de protection des données fixées par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁽¹⁾. En outre, la nécessité d'éviter le dépôt simultané de plusieurs demandes de visa pour l'Union, ou «visa shopping», devrait être prise en compte lors de la mise en place et de l'application de telles dispositions.
- (10) Les États membres devraient coopérer avec les prestataires de services extérieurs sur la base d'un instrument juridique qui devrait inclure des dispositions concernant les responsabilités exactes de ceux-ci, l'accès direct et entier à leurs locaux, les informations destinées aux demandeurs, la confidentialité ainsi que les circonstances, conditions et procédures de suspension ou de fin de la coopération.
- (11) Le présent règlement, en permettant aux États membres de coopérer avec un prestataire de services extérieur pour la réception des demandes, tout en instituant le principe du guichet unique pour la présentation des demandes, crée une dérogation à la règle générale de la comparution personnelle du demandeur (prévue à la partie III, point 4, des instructions consulaires communes). Cette disposition s'entend sans préjudice de la possibilité de convoquer le demandeur à un entretien personnel et également sans préjudice de futurs instruments juridiques réglementant ces questions.
- (12) Afin d'assurer la compatibilité avec les obligations en matière de protection des données, le groupe de travail institué par l'article 29 de la directive 95/46/CE a été consulté.
- (13) La directive 95/46/CE est applicable aux États membres pour ce qui est du traitement des données à caractère personnel relevant de l'application du présent règlement.
- (14) Il convient que les États membres maintiennent la possibilité, pour tous les demandeurs, de déposer directement une demande à leurs représentations diplomatiques ou consulaires.
- (15) Afin de faciliter la procédure applicable aux demandes ultérieures, il devrait être possible de copier les empreintes digitales relevées dans le cadre de la première insertion dans le VIS pendant les cinquante-neuf mois suivant cette demande. Une fois ce délai écoulé, les empreintes digitales devraient être à nouveau relevées.
- (16) En raison de l'obligation de recueillir les identifiants biométriques, il conviendrait de ne plus recourir aux intermédiaires commerciaux tels que les agences de voyage pour la première demande, mais uniquement pour les demandes ultérieures.
- (17) Les instructions consulaires communes devraient donc être modifiées en conséquence.
- (18) Il convient que la Commission présente un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement trois ans après la mise en service du VIS, et ensuite tous les quatre ans.
- (19) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'organisation de la réception et du traitement des demandes en ce qui concerne l'insertion des données biométriques dans le VIS et l'introduction de normes communes et d'identifiants biométriques interopérables et de règles communes à tous les États membres qui participent à la politique commune de la Communauté en matière de visas, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc 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, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (20) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne prend pas part à l'adoption du présent règlement et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application. Étant donné que le présent règlement développe l'acquis de Schengen en application des dispositions du titre IV de la troisième partie du traité instituant la Communauté européenne, le Danemark décide, conformément à l'article 5 dudit protocole, dans un délai de six mois à compter de la date d'adoption du présent règlement, s'il le transpose ou non dans son droit national.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- (21) En ce qui concerne l'Islande et la Norvège, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens de l'accord conclu par le Conseil de l'Union européenne, la République d'Islande et le Royaume de Norvège sur l'association de ces deux États à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen⁽¹⁾, qui relèvent du domaine visé à l'article 1^{er}, point B, de la décision 1999/437/CE du Conseil⁽²⁾ relative à certaines modalités d'application dudit accord.
- (22) Le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auxquelles le Royaume-Uni ne participe pas, conformément à la décision 2000/365/CE du Conseil du 29 mai 2000 relative à la demande du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen⁽³⁾. Le Royaume-Uni ne participe donc pas à son adoption et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application.
- (23) Le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auxquelles l'Irlande ne participe pas, conformément à la décision 2002/192/CE du Conseil du 28 février 2002 relative à la demande de l'Irlande de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen⁽⁴⁾. L'Irlande ne participe donc pas à son adoption et n'est pas liée par celui-ci ni soumise à son application.
- (24) En ce qui concerne la Suisse, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens de l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen⁽⁵⁾, qui relèvent des domaines visés à l'article 1^{er}, point B, de la décision 1999/437/CE, lue en liaison avec l'article 3 de la décision 2008/146/CE du Conseil⁽⁶⁾.
- (25) En ce qui concerne le Liechtenstein, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens du protocole signé entre l'Union européenne, la Communauté européenne, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein sur l'adhésion de la Principauté de Liechtenstein à l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen, qui relèvent des domaines visés à l'article 1^{er}, point B, de la décision 1999/437/CE, lue en liaison avec l'article 3 de la décision 2008/261/CE du Conseil⁽⁷⁾.
- (26) En ce qui concerne Chypre, le présent règlement constitue un acte fondé sur l'acquis de Schengen ou qui s'y rapporte, au sens de l'article 3, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2003.
- (27) Le présent règlement constitue un acte fondé sur l'acquis de Schengen ou qui s'y rapporte, au sens de l'article 4, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2005,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications des instructions consulaires communes

Les instructions consulaires communes adressées aux représentations diplomatiques et consulaires de carrière sont modifiées comme suit:

1) La partie II est modifiée comme suit:

a) Au paragraphe 1.2, point b), les alinéas suivants sont ajoutés:

«Un État membre peut aussi représenter un ou plusieurs autres États membres de manière limitée aux seules fins de la réception des demandes et du recueil des identifiants biométriques. Les dispositions pertinentes du paragraphe 1.2, points c) et e), s'appliquent. La réception et la transmission des dossiers et des données à l'État membre représenté s'effectuent conformément aux règles applicables en matière de protection des données et de sécurité.

Que les autorités de l'État membre représentant transmettent les données aux autorités de l'État membre représenté par voie électronique ou physiquement sur un support électronique, l'État membre représenté veille à ce que ces données soient entièrement chiffrées.

⁽¹⁾ JO L 176 du 10.7.1999, p. 36.

⁽²⁾ JO L 176 du 10.7.1999, p. 31.

⁽³⁾ JO L 131 du 1.6.2000, p. 43.

⁽⁴⁾ JO L 64 du 7.3.2002, p. 20.

⁽⁵⁾ JO L 53 du 27.2.2008, p. 52.

⁽⁶⁾ JO L 53 du 27.2.2008, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 83 du 26.3.2008, p. 3.

Dans les pays tiers qui interdisent le chiffrement des données transmises par voie électronique par les autorités de l'État membre représentant aux autorités de l'État membre représenté, ce dernier n'autorise pas l'État membre représenté à transmettre les données par voie électronique.

Dans ce cas, l'État ou les États membres représentés concernés veillent à ce que les données électroniques soient transmises physiquement sur un support électronique, entièrement sous forme chiffrée, par les autorités de l'État membre représentant aux autorités de l'État ou des États membres représentés via un agent consulaire d'un État membre ou, lorsque ce type de transmission nécessiterait des mesures disproportionnées ou déraisonnables, dans d'autres conditions sécurisées, par exemple en faisant appel à des opérateurs établis ayant l'expérience du transport de documents et de données sensibles dans le pays tiers concerné.

Dans tous les cas, le niveau de sécurité de la transmission des données est adapté au degré de sensibilité de celles-ci.

Les États membres ou la Communauté s'efforcent de parvenir à un accord avec les pays tiers concernés afin de lever l'interdiction de chiffrement des données qui doivent être transmises par voie électronique entre les autorités des États membres concernés.»

b) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

d) «La représentation et la représentation limitée pour la délivrance de visas uniformes prévue aux points a) et b) sont reflétées par le tableau de représentation en matière de délivrance de visas uniformes figurant à l'annexe 18.»

2) La partie III est modifiée comme suit:

a) Le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Demandes de visa

1.1. *Formulaires de demande de visa — nombre de formulaires de demande*

Les demandeurs sont également tenus de remplir le formulaire de demande relatif au visa uniforme. L'introduction d'une demande de visa uniforme doit être faite au moyen du formulaire harmonisé conforme au modèle figurant à l'annexe 16.

Le formulaire de demande est rempli en au moins un exemplaire, lequel peut notamment être utilisé lors de la consultation des autorités centrales. Les États membres peuvent, dans la mesure où les procédures administratives nationales l'exigent,

demandeur un plus grand nombre d'exemplaires de la demande.

1.2. *Identifiants biométriques*

a) Les États membres recueillent les identifiants biométriques — comprenant l'image faciale et dix empreintes digitales — du demandeur, dans le respect des garanties prévues par la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et par la convention des Nations unies relative aux droits de l'enfant.

Tout demandeur qui soumet sa première demande est tenu de se présenter en personne. Les identifiants biométriques ci-après sont recueillis à cette occasion:

— une photographie, scannée ou prise au moment de la demande, et

— dix empreintes digitales, relevées à plat et numérisées.

Lorsque les empreintes digitales du demandeur recueillies dans le cadre d'une demande précédente ont été introduites pour la première fois dans le système d'information sur les visas (VIS) moins de cinquante-neuf mois avant la date de la nouvelle demande, elles sont copiées lors de la demande ultérieure.

Toutefois, en cas de doutes raisonnables quant à l'identité du demandeur, la représentation diplomatique ou consulaire recueille les empreintes digitales dans le délai précisé ci-dessus.

En outre, si au moment de l'introduction de la demande, il ne peut être immédiatement confirmé que les empreintes digitales ont été recueillies dans le délai susmentionné, le demandeur peut demander qu'elles soient recueillies.

Conformément à l'article 9, point 5), du règlement VIS, la photographie jointe à chaque demande est intégrée dans le VIS. Le demandeur n'est pas tenu de se présenter en personne à cette fin.

Les exigences techniques concernant la photographie sont conformes aux normes internationales définies dans la sixième édition du document 9303, partie 1, de l'OACI.

Les empreintes digitales sont recueillies conformément aux normes de l'OACI et à la décision 2006/648/CE de la Commission du 22 septembre 2006 établissant les spécifications techniques des normes relatives aux identificateurs biométriques pour le système d'information sur les visas (VIS) (*).

Le recueil des identifiants biométriques est effectué par les membres du personnel qualifiés et dûment autorisés de la représentation diplomatique ou consulaire ou des autorités chargées de la délivrance des visas aux frontières. Sous la supervision des représentations diplomatiques ou consulaires, le recueil des identifiants biométriques peut également être effectué par les membres du personnel qualifiés et dûment autorisés d'un consul honoraire ou d'un prestataire de services extérieur, visés dans la partie VII, paragraphes 1.3 et 1.4.

Les données sont introduites dans le VIS uniquement par des membres dûment autorisés des services consulaires conformément à l'article 6, paragraphe 1, à l'article 7 et à l'article 9, paragraphes 5 et 6, du règlement VIS.

Les États membres veillent à ce que tous les critères de recherche visés à l'article 15 du règlement VIS soient pleinement utilisés afin d'éviter les rejets infondés et les fausses identifications.

b) Dispenses

Les demandeurs ci-après sont dispensés de l'obligation de donner leurs empreintes digitales:

- les enfants de moins de douze ans,
- les personnes pour lesquelles il est physiquement impossible de recueillir les empreintes. S'il est possible de recueillir un nombre d'empreintes inférieur à dix, ce recueil est effectué. Toutefois, si l'impossibilité est temporaire, le demandeur est tenu de donner ses empreintes digitales lors de la demande suivante. Les missions diplomatiques ou consulaires et les autorités chargées de la délivrance des visas aux frontières ont le droit de demander des précisions sur l'impossibilité temporaire. Les États membres veillent à ce que des procédures appropriées garantissant la dignité du demandeur soient en place en cas de difficultés pour effectuer le recueil. Le fait qu'un recueil d'empreintes digitales soit physiquement impossible n'influe pas sur la décision de délivrance ou de refus du visa,
- les chefs d'État ou de gouvernement et les membres des gouvernements nationaux,

ainsi que leurs conjoints qui les accompagnent, et les membres de leur délégation officielle, lorsqu'ils sont invités par des gouvernements des États membres ou par des organisations internationales pour un motif officiel,

- les souverains et les autres membres éminents d'une famille royale, lorsqu'ils sont invités par des gouvernements des États membres ou par des organisations internationales pour un motif officiel.

Dans chacun de ces cas, la mention "sans objet" est introduite dans le VIS.

(*) JO L 267 du 27.9.2006, p. 41.;

b) Le point suivant est ajouté:

«5. Comportement du personnel

Les représentations diplomatiques ou consulaires des États membres veillent à ce que les demandeurs soient reçus avec courtoisie.

Dans l'exercice de ses fonctions, le personnel consulaire fait preuve du plus grand respect de la dignité humaine. Toute mesure prise doit être proportionnée aux objectifs poursuivis.

Dans l'exercice de ses missions, le personnel consulaire s'interdit toute discrimination à l'égard des personnes fondée sur le sexe, l'origine raciale ou ethnique, la religion ou les croyances, le handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle.»

3) Dans la partie VII, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

«1. Organisation des services de délivrance des visas

1.1. Organisation de la réception et du traitement des demandes de visa

Chaque État membre est responsable de l'organisation de la réception et du traitement des demandes. En principe, les demandes sont déposées auprès de la représentation diplomatique ou consulaire d'un État membre.

Les États membres:

- équipent leurs représentations diplomatiques ou consulaires et leurs autorités chargées de la délivrance des visas aux frontières du matériel nécessaire pour recueillir les identifiants biométriques, ainsi que les bureaux de leurs consuls honoraires dès lors qu'ils y ont recours pour recueillir les identifiants biométriques, conformément au paragraphe 1.3, et/ou

- coopèrent avec un ou plusieurs autres États membres dans le cadre de la coopération consulaire locale ou par d'autres contacts appropriés, sous forme d'une représentation limitée, d'une colocalisation des représentations diplomatiques ou consulaires ou d'un centre commun de dépôt des demandes, conformément au paragraphe 1.2.

Dans des circonstances particulières ou pour des raisons liées à la situation locale, par exemple lorsque:

- le nombre élevé de demandeurs ne permet pas d'organiser la réception des demandes et le recueil des données en temps utile et dans des conditions convenables, ou
- qu'il n'est possible d'assurer d'aucune autre manière de couverture géographique satisfaisante dans le pays tiers concerné;

et lorsque les formes de coopération susvisées s'avèrent inappropriées pour les États membres concernés, un État membre peut, en dernier ressort, coopérer avec un prestataire de services extérieur, conformément au paragraphe 1.4.

Sans préjudice du droit de convoquer le demandeur à un entretien personnel (comme prévu dans la partie III, point 4), la sélection d'un mode d'organisation ne doit pas se traduire par la nécessité, pour le demandeur, de comparaître personnellement à plusieurs endroits pour déposer une demande.

1.2. Formes de coopération entre les États membres

- a) Dans les cas où l'option de la colocalisation a été retenue, le personnel des représentations diplomatiques ou consulaires d'un ou de plusieurs États membres traite les demandes (y compris les identifiants biométriques) qui lui parviennent dans les locaux de la représentation diplomatique ou consulaire d'un autre État membre, dont il partage l'équipement. Les États membres concernés conviennent de la durée de la colocalisation et des modalités de sa cessation, ainsi que de la part des droits de visa dus à l'État membre dont la représentation diplomatique ou consulaire est utilisée.
- b) Lorsqu'un "centre commun de dépôt des demandes" est créé, le personnel des représentations diplomatiques ou consulaires de deux ou de plusieurs États membres est regroupé dans un bâtiment afin de recevoir les demandes (y compris les identifiants biométriques) qui lui sont adressées. Les demandeurs sont dirigés vers l'État membre responsable du traitement de la demande. Les États membres concernés conviennent de la durée de cette forme de coopération et des modalités de sa cessation, ainsi que du

partage des coûts entre les États membres participants. Un seul État membre est chargé des contrats relatifs aux questions de logistique et des relations diplomatiques avec le pays hôte.

1.3. Recours aux consuls honoraires

Les consuls honoraires peuvent également être autorisés à accomplir tout ou partie des tâches visées au paragraphe 1.5. Des mesures adéquates sont prises pour garantir la sécurité et la protection des données.

Lorsque le consul honoraire n'est pas un fonctionnaire d'un État membre, la réalisation de ces tâches s'effectue conformément aux exigences fixées à l'annexe 19, à l'exception des dispositions figurant au point C, c) de ladite annexe.

Lorsque le consul honoraire est fonctionnaire d'un État membre, l'État membre concerné veille à ce que s'appliquent des exigences comparables à celles qui s'appliqueraient si les tâches étaient réalisées par sa représentation diplomatique ou consulaire.

1.4. Coopération avec les prestataires de services extérieurs

Les États membres s'efforcent de coopérer avec un prestataire de services extérieur conjointement avec un ou plusieurs États membres, sans préjudice des règles applicables aux marchés publics et des règles de la concurrence.

La coopération avec un prestataire de services extérieur se fonde sur un instrument juridique qui respecte les exigences énoncées à l'annexe 19.

Les États membres échangent, dans le cadre de la coopération consulaire locale, des informations sur la sélection des prestataires de services extérieurs et l'élaboration des modalités de leurs instruments juridiques respectifs.

1.5. Types de coopération avec les prestataires de services extérieurs

Plusieurs des tâches suivantes peuvent être confiées au prestataire de services extérieur:

- a) fourniture d'informations générales sur les conditions d'obtention des visas et les formulaires de demande;
- b) information du demandeur quant aux pièces justificatives exigées, sur la base d'une liste récapitulative;
- c) recueil des données et des demandes (y compris des identifiants biométriques) et transmission de la demande à la représentation diplomatique ou consulaire;

- d) perception des frais à facturer;
- e) gestion des rendez-vous pour la comparution personnelle à la représentation diplomatique ou consulaire ou chez le prestataire de services extérieur;
- f) recueil des documents de voyage (y compris la notification du refus, le cas échéant) auprès de la représentation diplomatique ou consulaire et restitution de ceux-ci au demandeur.

1.6. Obligations des États membres

Lors du choix d'un prestataire de services extérieur, l'État ou les États membres concernés vérifient la solvabilité et la fiabilité de la société (y compris les licences nécessaires, l'immatriculation commerciale, les statuts de la société et ses contrats bancaires) et s'assure(nt) de l'absence de conflits d'intérêts.

L'État ou les États membres concernés veillent à ce que le prestataire de services extérieur sélectionné respecte les conditions et modalités qui lui sont fixées dans l'instrument juridique visé au paragraphe 1.4.

L'État ou les États membres concernés demeurent responsables du respect des règles en matière de protection des données lors du traitement des données et font l'objet d'un contrôle conformément à l'article 28 de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (*).

La coopération avec un prestataire de services extérieur ne limite ni n'exclut en rien les responsabilités découlant du droit national de l'État ou des États membres concernés en cas de manquement aux obligations relatives aux données à caractère personnel des demandeurs et au traitement des visas. La présente disposition s'applique sans préjudice de toute action pouvant être engagée directement à l'encontre du prestataire de services extérieur en vertu du droit national du pays tiers concerné.

Que le prestataire de services extérieur transmette les données aux autorités de l'État ou des États membres concernés par voie électronique ou physiquement sur un support électronique, l'État ou les États membres concernés veillent à ce que ces données soient entièrement chiffrées.

Dans les pays tiers qui interdisent le chiffrage des données transmises par voie électronique par le presta-

taire de services extérieur aux autorités de l'État ou des États membres concernés, ces derniers n'autorisent pas le prestataire de services extérieur à transmettre les données par voie électronique.

Dans ce cas, l'État ou les États membres concernés veillent à ce que les données électroniques soient transmises physiquement sur un support électronique, entièrement sous forme chiffrée, par le prestataire de services extérieur aux autorités de l'État ou des États membres concernés via un agent consulaire d'un État membre ou, lorsque ce type de transmission nécessiterait des mesures disproportionnées ou déraisonnables, dans d'autres conditions sûres, par exemple en faisant appel à des opérateurs établis ayant l'expérience du transport de documents et de données sensibles dans le pays tiers concerné.

Dans tous les cas, le niveau de sécurité de la transmission des données est adapté au degré de sensibilité de celles-ci.

Les États membres ou la Communauté s'efforcent de parvenir à un accord avec les pays tiers concernés afin de lever l'interdiction de chiffrage des données qui doivent être transmises par voie électronique du prestataire de services extérieur aux autorités de l'État ou des États membres concernés.

Le ou les États membres concernés forment le prestataire de services extérieur de sorte que celui-ci ait les connaissances nécessaires pour fournir un service adéquat et communiquer des informations suffisantes aux demandeurs.

Le ou les États membres concernés prévoient, en cas de doute, la possibilité de vérifier les empreintes digitales auprès de la représentation diplomatique ou consulaire lorsque les empreintes digitales ont été recueillies par le prestataire de services extérieur.

L'examen des demandes, les entretiens éventuels, la procédure d'autorisation, ainsi que l'impression et l'apposition des vignettes-visas sont effectués uniquement par la représentation diplomatique ou consulaire.

En aucun cas les prestataires de services extérieurs n'ont accès au VIS. L'accès au VIS est réservé exclusivement au personnel dûment autorisé des représentations diplomatiques ou consulaires.

L'État ou les États membres concernés contrôlent de près la mise en œuvre de l'instrument juridique visé au paragraphe 1.4, notamment:

- a) les informations générales sur les conditions d'obtention des visas et les formulaires de demande fournis aux demandeurs par le prestataire de services extérieur;
- b) toutes les mesures de sécurité techniques et organisationnelles requises pour protéger les données à caractère personnel contre les risques de destruction accidentelle ou illicite, la perte accidentelle, l'altération, la diffusion ou l'accès non autorisés, notamment lorsque la coopération comporte la transmission de fichiers et de données à la représentation diplomatique ou consulaire de l'État ou des États membres concernés, ainsi que contre toute autre forme de traitement illicite de données à caractère personnel;
- c) le recueil et la transmission des identifiants biométriques;
- d) les mesures prises pour assurer la compatibilité avec les dispositions relatives à la protection des données.

À cette fin, la représentation diplomatique ou consulaire de l'État ou des États membres concernés procède régulièrement à des contrôles inopinés dans les locaux du prestataire de services extérieur.

1.7. *Frais de services*

Les prestataires de services extérieurs peuvent facturer des frais pour leurs services en sus du droit visé à l'annexe 12. Les frais de services sont proportionnés aux coûts engagés par le prestataire de services extérieur pour la réalisation d'une ou de plusieurs des tâches visées au paragraphe 1.5.

Ces frais de services sont précisés dans l'instrument juridique visé au paragraphe 1.4.

Dans le cadre de la coopération consulaire locale, les États membres veillent à ce que les frais de services facturés à un demandeur correspondent bien aux services proposés par le prestataire de services extérieur et soient adaptés à la situation locale. En outre, ils s'efforcent d'harmoniser les frais de service appliqués.

Les frais de services ne dépassent pas la moitié du montant des frais de visa fixés à l'annexe 12, indépendamment des éventuelles exemptions de frais de visas prévues par ladite annexe.

L'État ou les États membres concernés maintiennent la possibilité, pour tous les demandeurs, de déposer directement une demande à leurs représentations diplomatiques ou consulaires.

1.8. *Information*

Les représentations diplomatiques ou consulaires des États membres affichent, à l'intention du public, des informations précises sur les modalités de rendez-vous et de présentation d'une demande.

1.9. *Continuité du service*

En cas de cessation de la coopération avec d'autres États membres ou tout type de prestataire de services extérieur, les États membres assurent la continuité de la totalité du service.

1.10. *Décision et publication*

Les États membres informent la Commission de la manière dont ils entendent organiser la réception et le traitement des demandes dans chaque service consulaire. La Commission veille à ce que ces informations soient publiées de manière appropriée.

Les États membres fournissent à la Commission une copie de l'instrument juridique visé au paragraphe 1.4.

(*) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.»

- 4) Dans la partie VIII, le paragraphe 5.2 est modifié comme suit:

- a) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«5.2. *Coopération des représentations diplomatiques ou consulaires des États membres avec des intermédiaires commerciaux*»;

- b) La phrase suivante est insérée entre le titre et le paragraphe 5.2, point a):

«En cas de demandes ultérieures au sens de la partie III, paragraphe 1.2, les États membres peuvent autoriser leurs représentations diplomatiques ou consulaires à coopérer avec des intermédiaires commerciaux (prestataires de services administratifs et agences de transport ou de voyage, tels que voyagistes et détaillants).»

- 5) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE 19

Liste d'exigences minimales à inclure dans l'instrument juridique en cas de coopération avec des prestataires de services extérieurs

- A) Concernant l'exécution de ses activités, le prestataire de services extérieur veille, en matière de protection des données, aux éléments suivants:
- a) il fait en sorte que, à tout moment, les données ne puissent être lues, copiées, modifiées ou effacées de façon non autorisée, notamment durant leur transmission à la représentation diplomatique ou consulaire de l'État ou des États membres responsables du traitement d'une demande;
 - b) conformément aux instructions communiquées par l'État ou les États membres concernés, il transmet les données:
 - par voie électronique, sous forme chiffrée, ou
 - physiquement, dans des conditions sécurisées;
 - c) il transmet les données le plus rapidement possible:
 - dans le cas de données transmises physiquement, au moins une fois par semaine,
 - dans le cas de données chiffrées transmises par voie électronique, au plus tard à la fin de la journée au cours de laquelle elles ont été recueillies;
 - d) il efface les données immédiatement après leur transmission et veille à ce que les seules données éventuellement conservées soient le nom et les coordonnées du demandeur, aux fins d'organiser un rendez-vous, ainsi que, le cas échéant, le numéro de son passeport avant que celui-ci ne lui soit retourné;
 - e) il prend toutes les mesures de sécurité techniques et organisationnelles requises pour protéger les données à caractère personnel contre les risques de destruction accidentelle ou illicite, la perte accidentelle, l'altération, la diffusion ou l'accès non autorisés, notamment lorsque la coopération comporte la transmission de fichiers et de données à la représentation diplomatique ou consulaire de l'État ou des États membres concernés, ainsi que contre toute autre forme de traitement illicite de données à caractère personnel;
 - f) il traite les données uniquement aux fins du traitement des données à caractère personnel des demandeurs au nom de l'État ou des États membres concernés;
 - g) il applique des normes de protection des données au moins équivalentes à celles qui figurent dans la directive 95/46/CE;
- h) il fournit aux demandeurs les informations requises au titre de l'article 37 du règlement VIS.
- B) Concernant l'exécution de ses activités, le prestataire de services extérieur veille, en matière de comportement de son personnel, à ce que celui-ci:
- a) soit formé de manière adéquate;
 - b) dans l'accomplissement de ses tâches:
 - reçoive les demandeurs avec courtoisie,
 - respecte la dignité humaine et l'intégrité du demandeur,
 - ne pratique aucune discrimination à l'égard de personnes en raison du sexe, de l'origine raciale ou ethnique, de la religion ou de la croyance, d'un handicap, de l'âge ou de l'orientation sexuelle, et
 - respecte les règles de confidentialité, qui sont également applicables lorsque les membres du personnel ont quitté leur poste ou après suspension ou échéance de l'instrument juridique;
 - c) identifie les membres du personnel travaillant dans la société à tout moment;
 - d) apporte la preuve que les membres de son personnel ont un casier judiciaire vierge et ont les compétences requises.
- C) Concernant la vérification de l'exécution de ses activités, le prestataire de services extérieur veille:
- a) à ce que le personnel habilité par l'État ou les États membres concernés ait accès à ses locaux à tout moment sans préavis, en particulier à des fins d'inspection;
 - b) à ce que son système de rendez-vous soit accessible à distance à des fins d'inspection;
 - c) à garantir l'utilisation de méthodes de contrôle appropriées (par exemple, demandeurs test, Webcam);
 - d) à garantir l'accès aux justificatifs concernant le respect des règles en matière de protection des données, y compris l'obligation de rendre compte, les audits externes et les contrôles réguliers sur place;
 - e) à informer, sans délai, l'État ou les États membres concernés de toute atteinte à la sécurité ou de toute plainte des demandeurs au sujet d'une utilisation abusive des données ou d'un accès non autorisé, et à coordonner son action avec celle du ou des États membres concernés afin de trouver une solution et d'apporter rapidement des réponses explicatives aux demandeurs ayant déposé plainte.

- D) En ce qui concerne les conditions générales, le prestataire de services veille:
- a) à se conformer aux instructions de l'État ou des États membres responsables du traitement de la demande;
 - b) à prendre les mesures appropriées en matière de lutte contre la corruption (par exemple, dispositions sur la rémunération du personnel, coopération dans la sélection des membres du personnel employés pour cette tâche, règle sur la présence de deux personnes, principe de rotation);
 - c) à respecter pleinement les dispositions de l'instrument juridique, qui contient une clause de suspension ou de rupture, notamment en cas de violation des règles établies, ainsi qu'une clause de révision visant à garantir que l'instrument juridique reflète les meilleures pratiques.»

Article 2

Rapports

Trois ans après le début de l'activité du VIS et ensuite tous les quatre ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement, y compris le recueil et l'utilisation des identifiants biométriques, le caractère approprié de la norme OACI retenue, le respect des règles en matière de protection des données, l'expé-

rience de la coopération avec des prestataires de services extérieurs en ce qui concerne spécifiquement le recueil des données biométriques, la mise en œuvre de la règle des cinquante-neuf mois pour le relevé des empreintes et l'organisation de la réception et du traitement des demandes. Le rapport comprend également, sur la base de l'article 17, points 12), 13) et 14), et de l'article 50, paragraphe 4, du règlement VIS, les cas dans lesquels les empreintes digitales n'ont pu de fait être produites ou n'étaient pas obligatoires pour des motifs juridiques par rapport au nombre de cas dans lesquels les empreintes digitales ont été relevées. Le rapport comprend des informations sur les cas dans lesquels une personne qui n'a pu de fait produire des empreintes digitales s'est vu refuser un visa. Le rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées visant à modifier le présent règlement.

Le premier rapport examine également la question du degré de fiabilité, à des fins d'identification et de vérification, des empreintes digitales des enfants de moins de douze ans, et plus particulièrement la question de l'évolution des empreintes digitales avec l'âge, en s'appuyant sur les résultats d'une étude conduite sous la responsabilité de la Commission.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres, conformément au traité instituant la Communauté européenne.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

RÈGLEMENT (CE) N° 391/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

(refonte)

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

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, au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽⁴⁾ a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Étant donné que de nouvelles modifications doivent y être apportées, il convient de procéder à une refonte par souci de clarté.
- (2) Au vu de la nature des dispositions de la directive 94/57/CE, il semble approprié d'opérer une refonte de ces dispositions dans deux actes juridiques communautaires différents, à savoir une directive et un règlement.
- (3) Les organismes d'inspection et de visite des navires devraient être en mesure d'offrir leurs services dans l'ensemble de la Communauté et être en concurrence les uns

avec les autres, tout en fournissant des niveaux équivalents de sécurité et de protection de l'environnement. Il convient donc d'établir et d'appliquer uniformément les normes professionnelles nécessaires dans l'ensemble de la Communauté.

- (4) Il s'agit de poursuivre cet objectif par l'adoption de mesures qui s'articulent de façon adéquate avec les travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) en la matière et, le cas échéant, qui les développent et les complètent. En outre, les États membres et la Commission devraient promouvoir la mise au point par l'OMI d'un code international à l'intention des organismes agréés.
- (5) Des critères minimaux pour l'agrément des organismes devraient être établis en vue de renforcer la sécurité des navires et de prévenir la pollution par ces derniers. Il y a lieu dès lors de renforcer les critères minimaux énoncés dans la directive 94/57/CE.
- (6) Pour l'octroi d'un agrément initial aux organismes désireux d'être habilités à agir au nom des États membres, la conformité aux critères minimaux fixés par le présent règlement pourrait être évaluée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée par la Commission, conjointement avec les États membres qui demandent l'agrément.
- (7) L'agrément ne devrait être octroyé que sur la base des performances de l'organisme en matière de qualité et de sécurité. Il convient de veiller à ce que la portée de cet agrément corresponde à tout moment à la capacité effective de l'organisme concerné. L'agrément devrait en outre tenir compte de la diversité des statuts juridiques et de la structure des organismes agréés, tout en continuant à garantir l'application uniforme des critères minimaux fixés par le présent règlement et l'efficacité des contrôles communautaires. Quelle que soit sa structure, l'organisme qui sollicite l'agrément devrait fournir ses services dans le monde entier et ses entités juridiques devraient être responsables solidairement à l'échelle mondiale.
- (8) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement 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 ⁽⁵⁾.

⁽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 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 632), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 190 E du 29.7.2008, p. 1), position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20.

⁽⁵⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (9) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier le présent règlement afin d'y incorporer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents, de mettre à jour les critères minimaux visés à l'annexe I et d'adopter les critères permettant d'évaluer l'efficacité des règles et des procédures, ainsi que la performance des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution des navires inscrits dans leurs registres de classification. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le 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.
- (10) Il est de la plus haute importance que le non-respect de ses obligations par un organisme agréé puisse donner lieu à une réaction rapide, efficace et proportionnée. L'objectif premier devrait être de corriger les insuffisances afin d'éliminer au plus tôt toute menace potentielle pour la sécurité et l'environnement. Il convient donc que soient conférés à la Commission les pouvoirs nécessaires pour exiger que l'organisme agréé procède à l'action préventive et corrective nécessaire, et pour imposer des amendes ainsi que des astreintes comme mesures de coercition. La Commission devrait exercer ces pouvoirs dans le respect des droits fondamentaux et veiller à ce que l'organisme puisse être entendu tout au long de la procédure.
- (11) Conformément à l'approche à l'échelle de la Communauté, la décision de retirer l'agrément à un organisme qui ne respecte pas les obligations fixées dans le présent règlement, si les mesures précitées restent sans effet ou que l'organisme représente par ailleurs une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement, doit être prise au niveau communautaire, et donc par la Commission, sur la base d'une procédure de comité.
- (12) La surveillance permanente a posteriori des organismes agréés, pour évaluer leur conformité au présent règlement, peut être assurée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée. Par conséquent, il convient de confier cette tâche à la Commission, en association avec l'État membre qui demande l'agrément, au nom de la Communauté.
- (13) Dans le cadre de leur mission de surveillance des activités menées par les organismes agréés, il est crucial que les inspecteurs de la Commission aient accès aux navires et aux dossiers des navires quel que soit leur pavillon, afin de vérifier si les organismes agréés respectent les critères minimaux établis par le présent règlement pour tous les navires se trouvant dans leurs registres respectifs.
- (14) La capacité des organismes agréés d'identifier rapidement et de corriger les faiblesses de leurs règles, processus et contrôles internes est cruciale pour la sécurité des navires qu'ils inspectent et certifient. Il convient de renforcer cette capacité au moyen d'une entité d'évaluation et de certification de la qualité, qui devrait être indépendante d'intérêts politiques ou commerciaux, et qui puisse proposer une action commune en vue de l'amélioration continue de tous les organismes agréés et assurer une coopération fructueuse avec la Commission.
- (15) Les règles et procédures des organismes agréés constituent un facteur clé pour accroître la sécurité et prévenir les accidents et la pollution. Les organismes agréés se sont engagés dans un processus qui devrait aboutir à l'harmonisation de leurs règles et procédures. La législation communautaire devrait encourager et appuyer ce processus, sachant que ce dernier devrait avoir une incidence positive sur la sécurité maritime ainsi que sur la compétitivité de l'industrie navale européenne.
- (16) L'harmonisation des règles applicables aux organismes agréés en matière de conception, de construction et de visites périodiques des navires de commerce est un processus continu. En conséquence, l'obligation de disposer d'un ensemble de règles propres ou la capacité avérée de le faire devrait être remplacée dans le contexte de ce processus d'harmonisation et ne devrait pas constituer un obstacle aux activités des organismes agréés ou des candidats potentiels à l'agrément.
- (17) Les organismes agréés devraient être tenus de mettre à jour leurs normes techniques et de les faire appliquer de manière cohérente afin d'harmoniser les règles de sécurité et d'assurer une application uniforme des règles internationales à l'intérieur de la Communauté. Lorsque les normes techniques des organismes agréés sont identiques ou très semblables, il convient d'envisager, dans les cas appropriés, la reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, l'équipement et les éléments constitutifs, en prenant comme référence les normes les plus exigeantes et les plus rigoureuses.
- (18) Bien que chaque organisme agréé doive, en principe, être tenu pour responsable uniquement et exclusivement pour les parties qu'il certifie, la responsabilité des organismes agréés et des fabricants suivra les conditions convenues ou, selon le cas, le droit applicable dans chaque cas particulier.
- (19) La transparence et l'échange d'informations entre parties intéressées, ainsi que le droit d'accès du public à l'information, étant des outils fondamentaux pour éviter les accidents en mer, les organismes agréés devraient fournir aux autorités de contrôle de l'État du port toutes les informations statutaires nécessaires relatives aux navires figurant dans leur registre et les mettre à la disposition du grand public.

(20) Dans le but d'éviter que les navires changent de classe pour se soustraire aux réparations nécessaires, les organismes agréés devraient échanger entre eux toutes les informations utiles concernant les conditions applicables aux navires qui changent de classe, et faire participer l'État du pavillon si nécessaire.

(21) La protection des droits de propriété intellectuelle des acteurs du secteur maritime, y compris des chantiers navals, des équipementiers et des propriétaires de navires, ne devrait pas affecter les opérations commerciales habituelles ni les services contractuellement convenus entre ces parties.

(22) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ devrait apporter l'appui nécessaire pour assurer l'application du présent règlement.

(23) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en place de mesures qui devraient être suivies par les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires actifs dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé 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, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(24) Les mesures que les États membres doivent observer dans leurs relations avec les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires sont énoncées dans la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte) ⁽²⁾,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement énonce les mesures qui doivent être observées par les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. Cela inclut l'élaboration et la mise en œuvre de prescriptions de sécurité relatives à la coque,

aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande des navires relevant du champ d'application des conventions internationales.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «navire»: un navire relevant du champ d'application des conventions internationales;
- b) «conventions internationales»: la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, dans leur version actualisée;
- c) «organisme»: une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous son contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement;
- d) «contrôle»: aux fins du point c), les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui, séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement;
- e) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément au présent règlement;
- f) «autorisation»: un acte en vertu duquel un État membre habilite un organisme agréé ou lui donne délégation;
- g) «certificat réglementaire»: un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales;
- h) «règles et procédures»: les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, la construction, l'équipement, l'entretien et la visite des navires;
- i) «certificat de classification»: un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé;
- j) «lieu d'implantation»: le lieu où est situé le siège social, l'administration centrale ou le principal établissement d'un organisme.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ Voir page 47 du présent Journal officiel.

Article 3

1. Les États membres qui veulent octroyer un agrément à un organisme qui n'est pas encore agréé soumettent à la Commission une demande d'agrément accompagnée d'informations complètes concernant la conformité de l'organisme aux critères minimaux énoncés à l'annexe I, ainsi que la démonstration de celle-ci, et concernant l'obligation de respecter les dispositions de l'article 8, paragraphe 4, et des articles 9, 10 et 11 et l'engagement de l'organisme en ce sens.

2. La Commission, conjointement avec les États membres demandeurs respectifs, procède aux évaluations des organismes faisant l'objet d'une demande d'agrément afin de vérifier s'ils satisfont aux exigences visées au paragraphe 1 et s'engagent à les respecter.

3. La Commission refuse, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, d'agréer les organismes qui ne satisfont pas aux exigences visées au paragraphe 1 ou dont les performances sont jugées représenter une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement sur la base des critères fixés conformément à l'article 14.

Article 4

1. L'agrément est octroyé par la Commission conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3.

2. L'agrément n'est octroyé qu'aux organismes qui satisfont aux exigences mentionnées à l'article 3.

3. L'agrément est octroyé à l'entité juridique compétente, qui est l'entité mère de toutes les entités juridiques composant l'organisme agréé. Cet agrément couvre toutes les entités juridiques qui contribuent à ce que cet organisme assure des services à l'échelle mondiale.

4. La Commission, statuant conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, peut limiter l'agrément en ce qui concerne certains types de navires, les navires d'un certain gabarit, certaines activités, ou une combinaison de ces éléments, conformément à la capacité et aux compétences attestées de l'organisme concerné. Dans ce cas, la Commission précise les motifs de la limitation et les conditions auxquelles celle-ci peut être supprimée ou étendue. Cette limitation peut être réexaminée à tout moment.

5. La Commission établit et met régulièrement à jour la liste des organismes agréés conformément au présent article. Cette liste est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Lorsque la Commission considère qu'un organisme agréé n'a pas satisfait aux critères minimaux fixés à l'annexe I ou ne s'est pas

acquitté des obligations qui lui incombent au titre du présent règlement, ou que les performances d'un organisme agréé dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution se sont sensiblement dégradées, sans toutefois que cela représente une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement, elle invite l'organisme agréé en cause à prendre, dans des délais déterminés, les mesures préventives et correctives nécessaires afin d'assurer le plein respect desdits critères minimaux et obligations et, en particulier, d'éliminer toute menace potentielle pour la sécurité et l'environnement, ou à traiter par d'autres moyens les causes de la dégradation des performances.

Les actions préventives et correctives peuvent comprendre des mesures de protection transitoires lorsque la menace pour la sécurité et l'environnement est immédiate.

Cependant, la Commission informe préalablement tous les États membres ayant accordé leur autorisation à l'organisme agréé concerné des mesures que celle-ci entend prendre, sans préjudice de leur application immédiate.

Article 6

1. Outre les mesures prises en application de l'article 5, la Commission peut, conformément à la procédure consultative visée à l'article 12, paragraphe 2, infliger des amendes à un organisme agréé:

a) — dont le non-respect grave ou répété des critères minimaux fixés à l'annexe I ou des obligations qui lui incombent au titre de l'article 8, paragraphe 4, et des articles 9, 10 et 11,

ou

— dont la dégradation des performances révèle des insuffisances graves dans sa structure, ses systèmes, ses procédures ou ses contrôles internes; ou

b) qui a communiqué intentionnellement à la Commission des informations inexacts, incomplètes ou trompeuses au cours de l'évaluation en application de l'article 8, paragraphe 1, ou fait d'autres façons obstacle à cette évaluation.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, lorsqu'un organisme agréé ne prend pas les mesures préventives et correctives requises par la Commission, ou qu'il agit avec un retard injustifié, la Commission peut imposer des astreintes à cet organisme jusqu'à ce que les mesures requises soient pleinement exécutées.

3. Les amendes et astreintes visées aux paragraphes 1 et 2 sont dissuasives et proportionnées à la gravité de l'affaire et à la capacité économique de l'organisme agréé concerné, en tenant particulièrement compte de la mesure dans laquelle la sécurité ou la protection de l'environnement se trouve compromise.

Elles ne sont imposées qu'après avoir donné à l'organisme agréé et aux États membres concernés la possibilité de présenter leurs observations.

Le montant cumulé des amendes et astreintes imposées ne dépasse pas 5 % du chiffre d'affaires total moyen de l'organisme agréé au cours des trois exercices précédents pour les activités entrant dans le champ d'application du présent règlement.

4. La Cour de justice des Communautés européennes statue avec compétence de pleine juridiction sur les recours formés contre les décisions par lesquelles la Commission a fixé une amende ou une astreinte. Elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

Article 7

1. La Commission retire l'agrément d'un organisme:

- a) dont le non-respect grave et répété des critères minimaux fixés à l'annexe I ou des obligations qui lui incombent au titre du présent règlement est tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement;
- b) dont les insuffisances graves et répétées de ses performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution sont telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement;
- c) qui empêche son évaluation par la Commission ou y fait obstacle de manière répétée;
- d) qui ne verse pas les amendes et/ou astreintes visées à l'article 6, paragraphes 1 et 2; ou
- e) qui cherche à obtenir la couverture financière ou le remboursement des amendes éventuelles qui lui seraient infligées en application de l'article 6.

2. Aux fins des points a) et b) du paragraphe 1, la Commission statue sur la base de toutes les informations disponibles, notamment:

- a) les résultats de sa propre évaluation de l'organisme agréé concerné en application de l'article 8, paragraphe 1;
- b) les rapports remis par les États membres en application de l'article 10 de la directive 2009/15/CE;
- c) les analyses des accidents dans lesquels sont impliqués des navires inscrits dans la classification des organismes agréés;

d) toute récurrence des insuffisances visées à l'article 6, paragraphe 1, point a);

e) la mesure dans laquelle la flotte inscrite dans la classification de l'organisme agréé est affectée; et

f) l'inefficacité des mesures visées à l'article 6, paragraphe 2.

3. Le retrait de l'agrément est prononcé par la Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, après avoir donné à l'organisme agréé concerné la possibilité de présenter ses observations.

Article 8

1. Tous les organismes agréés sont évalués par la Commission, en association avec l'État membre qui a soumis la demande d'agrément en question, de manière régulière et au minimum tous les deux ans, pour vérifier s'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent au titre du présent règlement et satisfont aux critères minimaux énoncés à l'annexe I. L'évaluation se limite aux activités des organismes agréés relevant du champ d'application du présent règlement.

2. En sélectionnant les organismes agréés à évaluer, la Commission est particulièrement attentive aux performances de l'organisme agréé en matière de sécurité et de prévention de la pollution, aux fiches d'accidents et aux rapports produits par les États membres conformément à l'article 10 de la directive 2009/15/CE.

3. L'évaluation peut comprendre la visite des succursales régionales de l'organisme agréé, ainsi qu'une inspection aléatoire des navires, tant en service qu'en cours de construction, aux fins de l'audit du fonctionnement de l'organisme agréé. Dans ce cas, la Commission informe, le cas échéant, l'État membre où la succursale régionale est située. La Commission communique aux États membres un rapport sur les résultats de l'évaluation.

4. Chaque organisme agréé communique annuellement les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité au comité visé à l'article 12, paragraphe 1.

Article 9

1. Les organismes agréés font en sorte que la Commission ait accès aux informations nécessaires aux fins de l'évaluation visée à l'article 8, paragraphe 1. Aucune clause contractuelle ne peut être invoquée pour restreindre cet accès.

2. Les organismes agréés veillent, dans leurs contrats passés avec des propriétaires ou des exploitants de navires en vue de la délivrance de certificats réglementaires ou de certificats de classification à un navire, à ce que cette délivrance ait pour condition que les parties ne refusent pas l'accès des inspecteurs de la Commission à bord du navire en cause aux fins de l'article 8, paragraphe 1.

Article 10

1. Les organismes agréés se consultent mutuellement à intervalles réguliers en vue de maintenir l'équivalence et de parvenir à une harmonisation de leurs règles et procédures et de la mise en œuvre de celles-ci. Ils coopèrent entre eux en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales, sans préjudice des pouvoirs des États du pavillon. Les organismes agréés conviennent, dans les cas appropriés, des conditions techniques et de procédure dans lesquelles ils reconnaîtront mutuellement les certificats de classification délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs fondés sur des normes équivalentes, en prenant pour référence les normes les plus exigeantes et les plus rigoureuses.

Lorsqu'aucun accord de reconnaissance mutuelle ne peut être dégagé pour des raisons sérieuses de sécurité, les organismes agréés en précisent les motifs.

Lorsqu'un organisme agréé constate lors d'une inspection ou d'une autre manière qu'un matériel, un équipement ou un élément constitutif n'est pas conforme à son certificat, il peut refuser d'autoriser l'installation à bord dudit matériel, équipement ou élément constitutif. L'organisme agréé informe immédiatement les autres organismes agréés, en motivant son refus.

Les organismes agréés reconnaissent, à des fins de classification, les certificats d'équipements marins portant la marque de la barre à roues conformément à la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ⁽¹⁾.

Ils fournissent à la Commission et aux États membres des rapports périodiques concernant les progrès fondamentaux accomplis sur le plan des normes et de la reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, l'équipement et les éléments constitutifs.

2. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 17 juin 2014, un rapport fondé sur une étude indépendante et portant sur les progrès accomplis en matière d'harmonisation des règles et des procédures et de reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs.

3. Les organismes agréés coopèrent avec les administrations chargées du contrôle par l'État du port lorsqu'un navire de leur classe est concerné, afin notamment de faciliter la correction des anomalies constatées ou d'autres insuffisances.

4. Les organismes agréés fournissent aux administrations de tous les États membres qui leur ont octroyé un des types d'autorisation prévus à l'article 3 de la directive 2009/15/CE et à la

Commission toute information pertinente concernant la flotte inscrite dans leurs registres de classification, les transferts, les changements, les suspensions ou les retraits de classe, quel que soit le pavillon du navire.

Les informations relatives aux transferts, aux changements, aux suspensions et aux retraits de classe, y compris les informations concernant tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires inscrits dans leurs registres de classification — quel que soit leur pavillon — sont également communiquées par voie électronique à la base de données commune des inspections utilisée par les États membres aux fins de la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ⁽²⁾, au même moment qu'elles sont enregistrées dans les propres systèmes de l'organisme agréé, et en tout état de cause pas plus de 72 heures après l'événement qui a fait naître l'obligation de communiquer les informations. Ces informations, à l'exception des recommandations et des conditions de classe qui ne sont pas en retard d'exécution, sont publiées sur les sites internet de ces organismes agréés.

5. Les organismes agréés ne délivrent pas de certificat statuaire pour un navire, quel que soit son pavillon, qui a été déclassé ou qui a changé de classe pour des motifs de sécurité, sans donner au préalable à l'administration compétente de l'État du pavillon la possibilité d'exprimer son avis dans un délai raisonnable sur la nécessité d'une inspection complète.

6. En cas de transfert de classe d'un organisme agréé vers un autre, l'organisme cédant communique, sans retard indu, le dossier complet du navire à l'organisme cessionnaire et l'informe notamment:

- a) des éventuels retards dans l'exécution des visites;
- b) des éventuels retards dans la mise en œuvre des recommandations et des conditions de classe;
- c) des conditions d'exploitation établies à l'encontre des navires; et
- d) des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires.

Les nouveaux certificats du navire ne peuvent être délivrés par l'organisme cessionnaire qu'après que toutes les visites en retard ont été dûment effectuées et que les recommandations et les conditions de classe inobservées précédemment établies en ce qui concerne le navire ont été respectées conformément aux spécifications de l'organisme cédant.

Avant la délivrance des certificats, l'organisme cessionnaire doit aviser l'organisme cédant de la date de délivrance des certificats et confirmer la date, le lieu et les mesures prises pour remédier à tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations et des conditions de classe.

⁽¹⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 25.

⁽²⁾ Voir page 57 du présent Journal officiel.

Les organismes agréés établissent et mettent en œuvre des exigences communes appropriées concernant les cas de transfert de classe où des précautions spéciales sont nécessaires. Ces cas incluent au moins le transfert de classe de navires de quinze ans et plus ainsi que le transfert d'un organisme non agréé vers un organisme agréé.

Les organismes agréés coopèrent pour mettre en œuvre correctement les dispositions du présent paragraphe.

Article 11

1. Les organismes agréés mettent en place, au plus tard le 17 juin 2011, et maintiennent une entité indépendante d'évaluation et de certification de la qualité, conformément aux normes internationales de qualité applicables, à laquelle les associations professionnelles intéressées du secteur des transports maritimes peuvent participer à titre consultatif.

2. Cette entité d'évaluation et de certification de la qualité est chargée des tâches suivantes:

- a) évaluation fréquente et régulière des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés, conformément aux critères issus des normes de qualité ISO 9001;
- b) certification des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés, y compris des organismes pour lesquels une demande d'agrément a été introduite conformément à l'article 3;
- c) délivrance d'interprétations des normes de gestion de la qualité internationalement reconnues, en particulier afin de tenir compte des caractéristiques liées à la nature et aux obligations des organismes agréés; et
- d) adoption de recommandations individuelles et collectives en vue de l'amélioration des procédures et des mécanismes de contrôle interne des organismes agréés.

3. L'entité d'évaluation et de certification de la qualité est dotée de la gouvernance et des compétences nécessaires pour agir de manière indépendante par rapport aux organismes agréés et dispose des moyens nécessaires pour exercer efficacement ses fonctions conformément aux normes professionnelles les plus élevées, tout en assurant l'indépendance des personnes qui accomplissent ces tâches. Cette entité établit ses méthodes de travail et son règlement intérieur.

4. L'entité d'évaluation et de certification de la qualité peut demander l'assistance d'organes extérieurs d'évaluation de la qualité.

5. L'entité d'évaluation et de certification de la qualité fournit aux parties intéressées, y compris les États du pavillon et la Commission, toutes les informations relatives à son plan annuel de travail ainsi qu'à ses observations et recommandations, en particulier en ce qui concerne des situations où la sécurité aurait pu se trouver compromise.

6. L'entité d'évaluation et de certification de la qualité fait l'objet d'une évaluation périodique de la Commission.

7. La Commission fait rapport aux États membres sur les résultats de l'évaluation et les suites données à celle-ci.

Article 12

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

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

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

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

4. 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 13

1. Le présent règlement peut être modifié, sans que son champ d'application soit élargi, en vue de mettre à jour les critères minimaux fixés à l'annexe I, compte tenu notamment des décisions pertinentes de l'OMI.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 4.

2. Les modifications des conventions internationales définies à l'article 2, point b), du présent règlement peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

Article 14

1. La Commission adopte et publie:

- a) des critères de mesure de l'efficacité des règles et des procédures ainsi que des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution des navires inscrits dans leurs registres de classification, eu égard en particulier aux données produites dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port et/ou de dispositifs similaires; et
- b) des critères permettant de déterminer si ces performances sont à considérer comme une menace inacceptable pour la sécurité et l'environnement, qui peuvent tenir compte de circonstances particulières dans le cas des organismes de taille réduite ou hautement spécialisés.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 4.

2. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant concernant la mise en œuvre de l'article 6 et, le cas échéant, de l'article 7 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 4.

3. Sans préjudice de l'application immédiate des critères minimaux mentionnés à l'annexe I, la Commission peut, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, adopter des règles relatives à leur interprétation et envisager la fixation d'objectifs pour les critères minimaux généraux visés à l'annexe I, partie A, point 3.

Article 15

1. Les organismes qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, ont reçu l'agrément conformément à la directive 94/57/CE conservent leur agrément, sous réserve des dispositions du paragraphe 2.

2. Sans préjudice des articles 5 et 7, la Commission réexamine tous les agréments limités octroyés en application de la directive 94/57/CE à la lumière de l'article 4, paragraphe 3, du présent règlement au plus tard le 17 juin 2010, en vue de décider, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, s'il convient de remplacer les limitations ou de les supprimer. Les limitations continuent de s'appliquer tant que la Commission n'a pas pris de décision.

Article 16

Au cours de l'évaluation en application de l'article 8, paragraphe 1, la Commission vérifie que le titulaire d'un agrément est l'entité juridique compétente au sein de l'organisme à laquelle s'appliquent les dispositions du présent règlement. Si tel n'est pas le cas, la Commission prend une décision modifiant l'agrément.

Lorsque la Commission modifie l'agrément, les États membres adaptent leurs accords avec l'organisme agréé de façon à tenir compte de la modification apportée.

Article 17

La Commission informe, selon une périodicité bisannuelle, le Parlement européen et le Conseil de l'application du présent règlement.

Article 18

Les références faites, dans la législation communautaire et dans les législations nationales, à la directive 94/57/CE s'entendent, s'il y a lieu, comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 19

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

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

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE I

CRITÈRES MINIMAUX APPLICABLES AUX ORGANISMES AFIN D'OBTENIR OU DE CONTINUER À BÉNÉFICIER DE L'AGRÈMENT COMMUNAUTAIRE

(visés à l'article 3)

A. CRITÈRES MINIMAUX GÉNÉRAUX

1. Un organisme agréé doit avoir la personnalité juridique dans l'État où il est implanté. Sa comptabilité doit être certifiée par des auditeurs indépendants.
2. L'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation de la conception et de la construction des navires de commerce.
3. L'organisme agréé doit disposer en permanence d'un personnel d'encadrement, technique, d'assistance et de recherche proportionné à la flotte inscrite dans sa classification, à sa composition et à la participation de l'organisme à la construction et à la conversion des navires. L'organisme agréé doit être capable d'affecter à tous les lieux de travail, en fonction des besoins, des moyens et du personnel proportionnés aux tâches à effectuer conformément aux critères minimaux généraux visés aux points 6 et 7 et aux critères minimaux spécifiques visés à la partie B.
4. L'organisme agréé doit avoir et appliquer un ensemble de règles et de procédures exhaustives, qui lui sont propres, ou la capacité avérée de le faire, concernant la conception, la construction et les visites périodiques des navires de commerce, possédant la qualité de normes internationalement reconnues. Elles doivent être publiées, continuellement mises à jour et améliorées au moyen de programmes de recherche et de développement.
5. Le registre des navires de l'organisme agréé doit être publié annuellement ou conservé dans une base de données électronique accessible au public.
6. L'organisme agréé ne doit pas être sous le contrôle de propriétaires ou de constructeurs de navires, ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. Les recettes de l'organisme agréé ne dépendent pas de manière significative d'une seule entreprise commerciale. L'organisme agréé n'effectue pas de tâches réglementaires ou de classification s'il est lui-même le propriétaire ou l'exploitant du navire ou s'il a des liens professionnels, personnels ou familiaux avec ce propriétaire ou cet exploitant. Cette incompatibilité s'applique également aux inspecteurs employés par l'organisme agréé.
7. L'organisme agréé doit agir conformément aux dispositions de l'annexe de la résolution A.789(19) de l'OMI concernant les spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats, dans la mesure où lesdites dispositions relèvent du champ d'application du présent règlement.

B. CRITÈRES MINIMAUX SPÉCIFIQUES

1. L'organisme agréé doit assurer, grâce à ses inspecteurs exclusifs ou, dans des cas exceptionnels et dûment justifiés, aux inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés, une couverture mondiale.
2. L'organisme agréé doit être régi par un code de déontologie.
3. L'organisme agréé doit être géré et administré de manière à garantir la confidentialité des informations exigées par l'administration.
4. L'organisme agréé doit fournir toute information utile à l'administration et à la Commission ainsi qu'aux parties intéressées.

5. L'organisme agréé, ses inspecteurs et le personnel technique qu'il emploie exécutent leurs tâches sans porter atteinte aux droits de propriété intellectuelle des chantiers navals, des équipementiers et des propriétaires de navires, y compris les brevets, les licences, le savoir-faire ou tout autre type de connaissance dont l'utilisation est juridiquement protégée au niveau international, communautaire ou national; l'organisme agréé, les inspecteurs et le personnel technique qu'il emploie ne peuvent en aucun cas, et sans préjudice des pouvoirs d'évaluation des États membres et de la Commission, en particulier au titre de l'article 9, transmettre ou divulguer des informations présentant un intérêt d'un point de vue commercial qui auraient été obtenues dans le cadre de leurs activités d'inspection, de vérification et de surveillance de nouvelles constructions ou de navires en réparation.
6. La direction de l'organisme agréé doit définir et documenter sa politique et ses objectifs en matière de qualité ainsi que son attachement à ces objectifs et doit s'assurer que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de l'organisme. La politique de l'organisme agréé doit se fonder sur des objectifs et des indicateurs de performance en matière de sécurité et de prévention de la pollution.
7. L'organisme agréé doit faire en sorte:
 - a) que ses règles et procédures soient établies et maintenues de manière systématique;
 - b) que ses règles et procédures soient respectées, un système interne étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport à ces règles et procédures;
 - c) que les normes du travail réglementaire pour lequel l'organisme agréé est habilité soient respectées, un système interne étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport au respect des conventions internationales;
 - d) que les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par l'organisme agréé soient définis et documentés;
 - e) que tous les travaux soient effectués sous contrôle;
 - f) qu'un système de supervision permette de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif employés par l'organisme agréé;
 - g) que les inspecteurs possèdent des connaissances approfondies du type particulier de navire sur lequel ils effectuent leurs travaux correspondant à la visite spécifique à effectuer, ainsi que des exigences applicables en la matière;
 - h) qu'un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances soit mis en place;
 - i) que des enregistrements soient tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement;
 - j) qu'un système général d'audits internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées, soit maintenu;
 - k) que les inspections et les visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auxquelles l'organisme agréé est habilité à procéder soient effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution A.948(23) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;
 - l) que des modalités claires et directes en matière de responsabilité et de contrôle soient définies entre les services centraux et régionaux de l'organisme agréé, ainsi qu'entre les organismes agréés et leurs inspecteurs.

8. L'organisme agréé doit avoir élaboré et mis en œuvre et doit maintenir un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues et conforme aux normes EN ISO/IEC 17020:2004 (organismes de contrôle) et EN ISO 9001:2000 (systèmes de gestion de la qualité, exigences), telles qu'interprétées et certifiées par l'entité d'évaluation et de certification de la qualité visée à l'article 11, paragraphe 1.
 9. Les règles et procédures de l'organisme agréé doivent être mises en œuvre de telle manière que l'organisme est toujours en mesure d'aboutir, à partir de ses propres connaissances directes et appréciations, à une déclaration fiable et objective sur la sécurité des navires concernés, au moyen de certificats de classification, sur la base desquels les certificats statutaires peuvent être délivrés.
 10. L'organisme agréé doit posséder les moyens nécessaires pour évaluer, aux fins de certification — par le recours à des professionnels qualifiés et en application des dispositions énoncées dans l'annexe de la résolution A.913 (22) de l'OMI concernant les directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations — la mise en œuvre et le maintien du système de gestion de la sécurité, tant à terre qu'embarqué.
 11. Des représentants de l'administration et d'autres parties concernées doivent pouvoir prendre part à l'élaboration des règles et des procédures de l'organisme agréé.
-

ANNEXE II

Tableau de correspondance

Directive 94/57/CE	Directive 2009/15/CE	Présent règlement
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, point a)	Article 2, point a)	Article 2, point a)
Article 2, point b)	Article 2, point b)	—
Article 2, point c)	Article 2, point c)	—
Article 2, point d)	Article 2, point d)	Article 2, point b)
Article 2, point e)	Article 2, point e)	Article 2, point c)
—	Article 2, point f)	Article 2, point d)
Article 2, point f)	Article 2, point g)	Article 2, point e)
Article 2, point g)	Article 2, point h)	Article 2, point f)
Article 2, point h)	Article 2, point i)	Article 2, point g)
Article 2, point i)	Article 2, point k)	Article 2, point i)
—	Article 2, point j)	Article 2, point h)
Article 2, point j)	Article 2, point l)	—
Article 2, point k)	—	Article 2, point j)
Article 3	Article 3	—
Article 4, paragraphe 1, première phrase	—	Article 3, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, deuxième phrase	—	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, troisième phrase	—	—
Article 4, paragraphe 1, quatrième phrase	—	Article 4, paragraphe 1
—	—	Article 3, paragraphe 3
—	—	Article 4, paragraphes 2, 3 et 4
—	—	Article 5
—	—	Article 6
—	—	Article 7
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2	—
Article 6, paragraphes 1, 2, 3 et 4	Article 5, paragraphes 1, 2, 3 et 4	—
Article 6, paragraphe 5	—	—
Article 7	Article 6	Article 12
Article 8, paragraphe 1, premier tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point a)	—
Article 8, paragraphe 1, deuxième tiret	—	Article 13, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 1, troisième tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point b)	—
—	Article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2	—
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	—	Article 13, paragraphe 2

Directive 94/57/CE	Directive 2009/15/CE	Présent règlement
Article 9, paragraphe 1	—	—
Article 9, paragraphe 2	—	—
Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 8	—
Article 10, paragraphe 1, points a), b), c), paragraphes 2, 3 et 4	—	—
Article 11, paragraphes 1 et 2	Article 9, paragraphes 1 et 2	—
Article 11, paragraphes 3 et 4	—	Article 8, paragraphes 1 et 2
Article 12	Article 10	—
Article 13	—	—
Article 14	Article 11, paragraphes 1 et 2	—
—	Article 11, paragraphe 3	—
—	Article 12	—
—		Article 9
Article 15, paragraphe 1		Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 15, paragraphe 2		Article 10, paragraphe 3
Article 15, paragraphe 3	—	Article 10, paragraphe 4
Article 15, paragraphe 4		Article 10, paragraphe 5
Article 15, paragraphe 5		Article 10, paragraphe 6, premier, deuxième, troisième et cinquième alinéas
—		Article 10, paragraphe 6, quatrième alinéa
Article 16	Article 13	—
Article 17	Article 16	—
—	Article 14	—
—	Article 15	—
		Article 11
		Article 14
		Article 15
		Article 16
		Article 17
		Article 18
		Article 19
Annexe		Annexe I
	Annexe I	
	Annexe II	Annexe II

RÈGLEMENT (CE) N° 392/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 avril 2009****relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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⁾, au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité des transports maritimes. Ces mesures devraient comprendre des règles de responsabilité concernant les dommages causés aux passagers, puisqu'il est important d'assurer un niveau d'indemnisation approprié aux passagers victimes d'accidents en mer.
- (2) Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été adopté, le 1^{er} novembre 2002, sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI). La Communauté et ses États membres se préparent à prendre une décision quant à l'adhésion à ce protocole ou à sa ratification. En tout état de cause, ses dispositions, incorporées par le présent règlement, devraient s'appliquer, en ce qui concerne la Communauté, au plus tard le 31 décembre 2012.
- (3) La convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002 («convention d'Athènes»), s'applique uniquement aux transports internationaux. La distinction entre transports nationaux et internationaux ayant été supprimée au sein du marché intérieur des services de transport maritime, il convient d'avoir le

même niveau et la même nature de responsabilité dans les transports internationaux et nationaux au sein de la Communauté.

- (4) Les assurances exigées par la convention d'Athènes doivent tenir compte des moyens financiers des propriétaires de navires et des compagnies d'assurances. Les propriétaires de navires doivent être en mesure de gérer leurs assurances d'une façon qui soit économiquement viable et, s'agissant en particulier des petites compagnies de navigation effectuant des transports nationaux, il convient de prendre en considération le caractère saisonnier de leurs activités. Lors de l'établissement des assurances au titre du présent règlement, il y a lieu de tenir compte des différentes classes de navires.
- (5) Il convient d'obliger le transporteur à payer des avances en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager, sous réserve que cette avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité.
- (6) Les passagers devraient disposer, avant d'entamer leur voyage, ou, lorsque cela est impossible, au plus tard au moment du départ, d'informations appropriées sur les droits qui leur sont conférés.
- (7) Le comité juridique de l'OMI a adopté, le 19 octobre 2006, une réserve et des lignes directrices pour l'application de la convention d'Athènes («lignes directrices de l'OMI») afin de traiter certaines questions relevant de la convention d'Athènes, telles que, en particulier, l'indemnisation des dommages liés au terrorisme. Les lignes directrices de l'OMI peuvent, à ce titre, être considérées comme une *lex specialis*.
- (8) Le présent règlement intègre des parties des lignes directrices de l'OMI, qu'il rend obligatoires. À cet effet, dans les lignes directrices de l'OMI, il convient, en particulier, de comprendre l'usage du conditionnel «devrait» comme traduisant une obligation juridique.
- (9) Les dispositions de la convention d'Athènes (annexe I) et des lignes directrices de l'OMI (annexe II) devraient être considérées comme s'appliquant mutatis mutandis dans le cadre de la législation communautaire.

⁽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 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 562), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 190 E du 29.7.2008, p. 17), position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

- (10) Le régime de responsabilité prévu par le présent règlement devrait être étendu progressivement aux différentes classes de navires prévues à l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers⁽¹⁾. Il convient de tenir compte des conséquences pour le prix du billet et la capacité du marché d'obtenir une couverture d'assurance abordable au niveau requis, par rapport au contexte politique de renforcement des droits des passagers ainsi qu'à la nature saisonnière d'une partie du trafic.
- (11) Les matières couvertes par les articles 17 et 17 bis de la convention d'Athènes relèvent de la compétence exclusive de la Communauté dans la mesure où ces articles affectent les règles établies par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale⁽²⁾. À cet égard, les dispositions de ces deux articles feront partie intégrante de l'ordre juridique communautaire au moment de l'adhésion de la Communauté à la convention d'Athènes.
- (12) Aux fins du présent règlement, il y a lieu de comprendre les termes «ou est immatriculé dans celui-ci» comme signifiant que l'État du pavillon, aux fins de l'inscription d'un navire au registre d'immatriculation au titre de bâtiment en affrètement coque nue (externe), est soit un État membre, soit une partie contractante à la convention d'Athènes. Les États membres et la Commission devraient prendre les mesures nécessaires afin d'inviter l'OMI à élaborer des lignes directrices concernant l'inscription de navires au registre d'immatriculation au titre de bâtiments en affrètement coque nue (externe).
- (13) Aux fins du présent règlement, les «équipements de mobilité» ne devraient être compris ni comme des bagages ni comme des véhicules au sens de l'article 8 de la convention d'Athènes.
- (14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement 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⁽³⁾.
- (15) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier le présent règlement afin d'y incorporer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, aux protocoles, aux codes et aux résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le 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.
- (16) L'Agence européenne pour la sécurité maritime, instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾, devrait assister la Commission dans la préparation et l'établissement du rapport sur le fonctionnement des règles fixées par le présent règlement.
- (17) Les autorités nationales, notamment les autorités portuaires, jouent un rôle fondamental et crucial dans la détermination et la gestion des différents risques touchant la sécurité maritime.
- (18) Les États membres se sont fermement engagés, dans leur déclaration sur la sécurité maritime du 9 octobre 2008, à consentir, au plus tard le 1^{er} janvier 2012, à se voir liés par la convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996. Les États membres peuvent faire usage de la faculté prévue à l'article 15, paragraphe 3 bis, de cette convention, afin de stipuler, au moyen de dispositions expresses du présent règlement, le régime de limitation de la responsabilité applicable aux passagers.
- (19) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir un ensemble unique de règles régissant les droits des transporteurs par mer et de leurs passagers en cas d'accident, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé 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, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer tel que prévu dans les dispositions pertinentes:

- a) de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002 («convention d'Athènes»), dont le texte figure à l'annexe I; et
- b) de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, adoptées par le comité juridique de l'OMI le 19 octobre 2006 («lignes directrices de l'OMI»), dont le texte figure à l'annexe II.

⁽¹⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

2. En outre, le présent règlement étend l'application de ces dispositions au transport de passagers par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE et établit certaines exigences supplémentaires.

3. Au plus tard le 30 juin 2013, la Commission présente si nécessaire une proposition législative visant, notamment, à étendre le champ d'application du présent règlement aux navires des classes C et D au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à tout transport international au sens de l'article 1^{er}, point 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE lorsque:

- a) le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci;
- b) le contrat de transport a été conclu dans un État membre; ou
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

Les États membres peuvent appliquer le présent règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux.

Article 3

Responsabilité et assurance

1. Le régime de responsabilité à l'égard des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules ainsi que les règles en matière d'assurance ou autre garantie financière sont régis par le présent règlement, par les articles 1^{er} et 1 bis, l'article 2, paragraphe 2, les articles 3 à 16 et les articles 18, 20 et 21 de la convention d'Athènes, dont le texte figure à l'annexe I, et par les dispositions des lignes directrices de l'OMI, dont le texte figure à l'annexe II.

2. Les lignes directrices de l'OMI figurant à l'annexe II sont contraignantes.

Article 4

Indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique

En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'article 3, paragraphe 3, de la convention d'Athènes. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

Article 5

Limitation globale de la responsabilité

1. Le présent règlement ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur ou du transporteur substitué tels qu'ils résultent de la législation nationale mettant en œuvre la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, y inclus toute modification future de ladite convention.

En l'absence de législation nationale applicable de ce type, la responsabilité du transporteur ou du transporteur substitué est uniquement régie par l'article 3 du présent règlement.

2. Pour ce qui est des réparations en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers causés par l'un des risques visés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI, le transporteur et le transporteur substitué peuvent limiter leur responsabilité conformément aux dispositions visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 6

Avance

1. Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'événement maritime s'est produit verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 EUR.

La présente disposition s'applique également lorsque le transporteur est établi dans la Communauté.

2. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base du présent règlement. Elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 3, paragraphe 1, à l'article 6 de la convention d'Athènes, à l'appendice A des lignes directrices de l'OMI, ou lorsque la personne à laquelle elle a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

Article 7

Information des passagers

Sans préjudice des obligations des voyageurs spécifiées dans la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ⁽¹⁾, le transporteur et/ou le transporteur substitué veillent à ce que les passagers reçoivent des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

Lorsque le contrat de transport est conclu dans un État membre, ces informations sont fournies dans tous les points de vente, y compris par téléphone et internet. Lorsque le lieu de départ se trouve dans un État membre, ces informations sont fournies avant le départ. Dans tous les autres cas, elles sont fournies au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où les informations requises au titre du présent article ont été fournies par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de les fournir. Les informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Afin de respecter l'exigence en matière d'information au titre du présent article, le transporteur et le transporteur substitué communiquent aux passagers au moins les informations figurant dans un résumé des dispositions du présent règlement élaboré par la Commission et rendu public.

Article 8

Rapports

Au plus tard trois ans après la date d'application du présent règlement, la Commission établit un rapport sur l'application du présent règlement, qui tient compte, entre autres, de l'évolution de la situation économique et de l'évolution des travaux dans les enceintes internationales.

Ce rapport peut être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement, ou d'une proposition à soumettre par la Communauté aux enceintes internationales compétentes.

Article 9

Modifications

1. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et concernant l'insertion de modifications aux limites fixées à l'article 3, paragraphe 1, à l'article 4 bis, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8 de la convention d'Athènes afin de tenir compte des décisions adoptées en vertu de l'article 23 de ladite convention, ainsi que les mises à jour correspondantes de l'annexe I du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement.

En tenant compte des conséquences pour le prix du billet et la capacité du marché d'obtenir une couverture d'assurance abordable au niveau requis, par rapport au contexte politique de renforcement des droits des passagers ainsi qu'à la nature saisonnière d'une partie du trafic, la Commission adopte, sur la base d'une analyse d'impact appropriée, au plus tard le 31 décembre 2016, une mesure relative aux limites fixées à l'annexe I pour les navires de la classe B au titre de l'article 4

de la directive 98/18/CE. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement.

2. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et concernant l'insertion de modifications aux dispositions des lignes directrices de l'OMI, dont le texte figure à l'annexe II, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 2.

Article 10

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 le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

2. 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 11

Dispositions transitoires

1. Pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires de la classe A au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE, les États membres peuvent décider de différer l'application du présent règlement jusqu'à quatre ans après la date d'application du présent règlement.

2. Pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires de la classe B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE, les États membres peuvent décider de différer l'application du présent règlement jusqu'au 31 décembre 2018.

Article 12

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté, et en tout état de cause, au plus tard le 31 décembre 2012.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

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

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
P. NEČAS

ANNEXE I

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION D'ATHÈNES RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES PERTINENTES POUR L'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

(texte consolidé de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du protocole de 2002 à cette convention)

*Article premier***Définitions**

Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

- 1) a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué;
- b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; et
- c) «transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport» désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;
- 2) «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
- 3) «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer, à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
- 4) «passager» signifie toute personne transportée sur un navire;
 - a) en vertu d'un contrat de transport; ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente convention;
- 5) «bagages» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:
 - a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises; et
 - b) des animaux vivants;
- 6) «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;
- 7) «perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;
- 8) «transport» concerne les périodes suivantes:
 - a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

- b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
- c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;
- 9) «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;
- 10) «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;
- 11) «secrétaire général» désigne le secrétaire général de l'organisation.

Article 1 bis

Annexe

L'annexe de la présente convention fait partie intégrante de la convention.

Article 2

Application

1. [...] (*)
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 3

Responsabilité du transporteur

1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable, à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable, sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

5. Aux fins du présent article:

- a) «événement maritime» désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;
- b) «faute ou négligence du transporteur» comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;

(*) Non reproduit.

c) «défaut du navire» désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage; et

d) le «préjudice» exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

7. Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente convention. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente convention.

8. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

Article 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et des omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente convention ou renonce à des droits conférés par la présente convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Article 4 bis

Assurance obligatoire

1. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la présente convention et comporter les renseignements suivants:

a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;

- b) nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
- c) numéro OMI d'identification du navire;
- d) type et durée de la garantie;
- e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite; et
- f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.
3. a) Un État partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- b) Un État partie notifie au secrétaire général:
- i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
 - ii) le retrait d'une telle habilitation; et
 - iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.
- L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au secrétaire général.
- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.
4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.
5. Le certificat doit se trouver à bord du navire, et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.
6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.
7. L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.
8. Aucune disposition de la présente convention n'est interprétée comme empêchant un État partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente convention. Dans de tels cas, l'État partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État partie sont acceptés par les autres États parties aux fins de la présente convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie. Un État partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente convention.

10. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

11. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente convention, et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente convention à raison des montants payés.

12. Un État partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15.

13. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente convention est applicable.

14. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État partie peut notifier au secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État partie qui délivre le certificat ait notifié au secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.

15. Si un navire appartenant à un État partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

Article 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, à des titres négociables, à de l'or, à de l'argenterie, à de la joaillerie, à des bijoux, à des objets d'art ou à d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

Article 6

Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

*Article 7***Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles**

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Un État partie peut stipuler, aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale, la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.

*Article 8***Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules**

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 250 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 700 unités de compte par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

*Article 9***Unité de compte et conversion**

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État partie.

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65,5 mg d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

*Article 10***Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité**

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.
2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

*Article 11***Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur**

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente convention.

*Article 12***Cumul d'actions en responsabilité**

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.
2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.
3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

*Article 13***Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.
2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

*Article 14***Fondement des actions**

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente convention.

*Article 15***Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages**

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:
 - a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:
 - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
 - ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

- b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison, ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.
2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.
3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.
2. Le délai de prescription court:
- a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
- b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
- c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.
3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après:
- a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt;
- b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.
4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Article 17

Juridiction compétente (*)

Article 17 bis

Reconnaissance et exécution des jugements (*)

Article 18

Nullité des dispositions contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente convention.

(*) Non reproduit.

*Article 20***Dompage nucléaire**

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente convention:

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou
- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

*Article 21***Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public**

La présente convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier

[articles 22 et 23 du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages].

*Article 22***Révision et modification (*)***Article 23***Modification des limites**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la convention, telle que révisée par le présent protocole.
2. À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États parties au présent protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la convention, telle que révisée par le présent protocole, est diffusée par le secrétaire général à tous les membres de l'Organisation et à tous les États parties.
3. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé «comité juridique») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
4. Tous les États parties à la convention, telle que révisée par le présent protocole, qu'ils soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
5. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États parties à la convention, telle que révisée par le présent protocole, présents et votants au sein du comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États parties à la convention, telle que révisée par le présent protocole, soient présents au moment du vote.
6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages qui résultent des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

(*) Non reproduit.

7. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la convention, telle que révisée par le présent protocole, majorée de 6 % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature.
- c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la convention, telle que révisée par le présent protocole.
8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
10. Tous les États parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.
11. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.
-

ANNEXE À LA CONVENTION D'ATHÈNES

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT ET DE LÉSIONS CORPORELLES DES PASSAGERS

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie

Durée de la garantie

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le gouvernement de

(nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4 bis:

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du gouvernement de

(nom complet de l'État) par(nom de l'institution ou de l'organisme)

ÀLe
(lieu) (date)

.....
(signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives:

1. En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.
5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

ANNEXE II

Extrait de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes adoptées par le comité juridique de l'organisation maritime internationale, le 19 octobre 2006**RÉSERVE ET LIGNES DIRECTRICES DE L'OMI POUR L'APPLICATION DE LA CONVENTION D'ATHÈNES****Réserve**

1. La ratification de la convention d'Athènes devrait être accompagnée de la réserve suivante ou d'une déclaration ayant le même effet:

«[1.1.] Réserve se rapportant à la ratification, par le gouvernement de ..., de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après "convention").

Limitation de la responsabilité du transporteur, etc.

- [1.2.] Le gouvernement de ... se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants la responsabilité, le cas échéant, en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 3 de la convention, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes:

— 250 000 unités de compte par passager pour un même événement,

ou

— 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

- [1.3.] Le gouvernement de ... se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer à cette prise en charge financière mutatis mutandis les paragraphes 2.1.1 et 2.2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes.

- [1.4.] La responsabilité du transporteur substitué en vertu de l'article 4 de la convention, la responsabilité des préposés et des mandataires du transporteur ou du transporteur substitué en vertu de l'article 11 de la convention et le montant total recouvrable en vertu de l'article 12 de la convention sont limités de la même façon.

- [1.5.] La réserve et l'engagement mentionnés au paragraphe 1.2 s'appliquent quel que soit le fondement de la responsabilité en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 3 et nonobstant toute disposition contraire de l'article 4 ou de l'article 7 de la convention; toutefois, cette réserve et cet engagement n'affectent pas l'application des articles 10 et 13.

Assurance obligatoire et limitation de la responsabilité des assureurs

- [1.6.] Le gouvernement de ... se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants l'obligation en vertu du paragraphe 1 de l'article 4 bis de souscrire une assurance ou autre garantie financière en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes:

— 250 000 unités de compte par passager pour un même événement,

ou

— 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

- [1.7.] Le gouvernement de ... se réserve le droit de, et s'engage à, limiter la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière en vertu du paragraphe 10 de l'article 4 bis, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes au montant maximal de l'assurance ou autre garantie financière que le transporteur est tenu de souscrire en vertu du paragraphe 1.6 de la présente réserve.

- [1.8.] Le gouvernement de ... se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, y compris les clauses mentionnées aux paragraphes 2.1 et 2.2 de ces lignes directrices, à l'égard de toute assurance obligatoire souscrite en application de la convention.

- [1.9.] Le gouvernement de ... se réserve le droit de, et s'engage à, exonérer le fournisseur de l'assurance ou autre garantie financière prévue au paragraphe 1 de l'article 4 bis de toute responsabilité qu'il ne s'est pas engagé à prendre en charge.

Délivrance du certificat

- [1.10.] Le gouvernement de ... se réserve le droit de, et s'engage à, délivrer des certificats d'assurance en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 bis de la convention, de façon:

- à rendre compte des limitations de responsabilité et des conditions relatives à la couverture d'assurance qui sont mentionnées aux paragraphes 1.2, 1.6, 1.7 et 1.9, et
- à ajouter toutes autres limitations, conditions et exclusions qu'il estime nécessaires, compte tenu des exigences du marché de l'assurance au moment de la délivrance du certificat.

- [1.11.] Le gouvernement de ... se réserve le droit de, et s'engage à, accepter les certificats d'assurance délivrés par d'autres États parties qui comportent une réserve similaire.

- [1.12.] Toutes ces limitations, conditions et exclusions doivent être clairement indiquées sur le certificat délivré ou visé en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 bis de la convention.

Relation entre la présente réserve et les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes

- [1.13.] Les droits faisant l'objet de la présente réserve doivent être exercés compte dûment tenu des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, ou de tout amendement y relatif, en vue de garantir l'uniformité. Si une proposition visant à modifier les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, y compris les limites, a été approuvée par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale, ces amendements s'appliquent à compter de la date fixée par le comité et sans préjudice des règles du droit international relatives au droit qu'a un État de retirer ou de modifier sa réserve.»

Lignes directrices

2. Vu la situation actuelle du marché de l'assurance, les États parties devraient délivrer des certificats d'assurance sur la base d'un engagement de la part d'un assureur couvrant les risques de guerre et d'un autre assureur couvrant les risques non liés à la guerre. Chaque assureur devrait uniquement être responsable de la partie qu'il s'engage à assurer. Les règles ci-après devraient s'appliquer (les clauses mentionnées sont énoncées à l'appendice A):

- 2.1. L'assurance incluant le risque de guerre et l'assurance excluant le risque de guerre peuvent l'une et l'autre être assujetties aux clauses suivantes:

2.1.1 *Clause de l'Institut excluant la contamination radioactive et les armes chimiques, biologiques, biochimiques et électromagnétiques* (clause n° 370);

2.1.2. *Clause de l'Institut excluant les cyber-attaques* (clause n° 380);

2.1.3. Les exceptions et limitations retenues par le fournisseur d'une garantie financière obligatoire en vertu de la convention, telle que modifiée par les présentes lignes directrices, en particulier la limite de 250 000 unités de compte par passager pour un même événement;

2.1.4. La réserve selon laquelle l'assurance ne doit couvrir que les montants de responsabilité relevant de la convention, telle que modifiée par les présentes lignes directrices; et

2.1.5. La réserve selon laquelle toute somme réglée en vertu de la convention doit servir à réduire le montant que le transporteur et/ou son assureur sera/seront encore tenu(s) de verser en vertu de l'article 4 bis de la convention, même si cette somme n'a pas été payée par l'assureur couvrant les risques de guerre ou l'assureur ne couvrant pas les risques de guerre, ni réclamée à l'un d'eux.

2.2. L'assurance incluant le risque de guerre couvre la responsabilité, le cas échéant, à l'égard des préjudices résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par les risques suivants:

- guerre, guerre civile, révolution, rébellion, insurrection ou conflit civil en résultant, ou tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante,
- capture, saisie, arrestation, contrainte ou détention et leurs conséquences, ou tentative de capture, de saisie, d'arrestation, de contrainte ou de détention,
- mines, torpilles ou bombes abandonnées ou autres armes de guerre abandonnées,
- actes de terrorisme ou à caractère délictueux ou politique et toute mesure prise en vue de prévenir ou de contrer un tel risque,
- confiscation et expropriation,

mais peut être assujettie aux exclusions, aux limitations et aux conditions suivantes:

2.2.1. *Clause d'exclusion du risque de guerre et résiliation automatique de la couverture*

2.2.2. Au cas où le montant global des créances respectives des passagers dépasserait le montant total de 340 millions d'unités de compte par navire pour un même événement, le transporteur est en droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité à raison d'un montant de 340 millions d'unités de compte, étant toujours entendu que:

- ce montant devrait être réparti entre les créanciers au prorata de leurs créances respectives admises,
- ce montant peut être distribué en une ou en plusieurs tranches aux créanciers connus au moment du partage, et
- le partage de ce montant peut être effectué par l'assureur ou par le tribunal ou autre autorité compétente saisi par l'assureur dans tout État partie dans lequel une action est engagée au titre des créances qui sont censées être couvertes par l'assurance.

2.2.3. Clause du préavis de trente jours dans les cas qui ne sont pas visés en 2.2.1.

2.3. L'assurance excluant le risque de guerre devrait couvrir tous les risques visés par l'assurance obligatoire autres que ceux énumérés en 2.2, qu'ils soient ou non soumis aux exclusions, aux limitations et aux conditions énoncées en 2.1 et en 2.2.

3. Des modèles d'engagements des assureurs («cartes bleues») et de certificat d'assurance, conformes aux présentes lignes directrices, figurent à l'appendice B.

—

APPENDICE A

Clauses mentionnées aux paragraphes 2.1.1, 2.1.2 et 2.2.1 des lignes directrices**Clause de l'Institut Excluant la Contamination Radioactive et les Armes Chimiques, Biologiques, Biochimiques et électromagnétiques (Cl. 370, 10/11/2003)****Cette clause est prééminente et l'emporte sur toute autre disposition contradictoire figurant dans la présente police**

1. La présente police ne couvre en aucun cas les préjudices, responsabilité civile ou frais occasionnés, induits ou engendrés directement ou indirectement par:
 - 1.1. les rayonnements ionisants ou la contamination par radioactivité produits par un combustible nucléaire ou résidu nucléaire quel qu'il soit, ou par la combustion de combustible nucléaire;
 - 1.2. les propriétés radioactives, toxiques, explosives ou autres propriétés potentiellement dangereuses ou contaminantes d'une installation nucléaire, d'un réacteur nucléaire ou d'un de leurs autres éléments ou composants nucléaires;
 - 1.3. toute arme ou tout dispositif utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire, ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive;
 - 1.4. les propriétés radioactives, toxiques, explosives, ou le caractère potentiellement dangereux ou contaminant d'une matière radioactive quelle qu'elle soit. L'exclusion mentionnée dans la présente clause ne s'étend pas aux isotopes radioactifs autres que le combustible nucléaire lorsque ces isotopes sont préparés, transportés, stockés ou utilisés à des fins commerciales, agricoles, médicales, scientifiques ou à d'autres fins pacifiques;
 - 1.5. toute arme chimique, biologique, biochimique ou électromagnétique.

Clause de l'Institut Excluant les Cyber-attaques (Cl. 380, 10/11/2003)

1. Sous réserve du paragraphe 2 ci-après, la présente police ne couvre en aucun cas les préjudices, la responsabilité civile ou les frais occasionnés, induits ou engendrés, directement ou indirectement, par l'utilisation ou l'exploitation, aux fins de causer un préjudice, d'un ordinateur, d'un système informatique, d'un logiciel, d'un code malveillant, d'un virus ou d'un traitement informatique ou autre système électronique.
2. Si la présente clause est garantie par une police couvrant les risques de guerre, de guerre civile, de révolution, de rébellion, d'insurrection ou de conflit civil en résultant, ou tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante ou tout acte de terrorisme ou à caractère politique, le paragraphe 1 ne permet pas d'exclure les préjudices (qui sans cela seraient couverts) découlant de l'utilisation d'un ordinateur, d'un système informatique ou logiciel ou de tout autre système électronique pour le système de lancement et/ou de guidage et/ou le dispositif de mise à feu de toute arme ou de tout missile.

Résiliation Automatique de la Couverture des Risques de Guerre et Exclusion**1.1. Résiliation automatique de la couverture**

Que le préavis d'annulation ait été notifié ou non, la couverture en vertu de la présente police est AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE:

- 1.1.1. au déclenchement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plusieurs des pays suivants: Royaume-Uni, États-Unis d'Amérique, France, Fédération de Russie, République populaire de Chine;
- 1.1.2. à l'égard de tout navire pour lequel la couverture est accordée en vertu de la présente police, en cas de réquisition de ce navire pour possession ou utilisation.

1.2. Guerre entre les cinq grandes puissances

La présente police exclut:

- 1.2.1. les préjudices, la responsabilité civile ou les frais ayant pour origine le déclenchement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plusieurs des pays suivants: Royaume-Uni, États-Unis d'Amérique, France, Fédération de Russie, République populaire de Chine;
 - 1.2.2. la réquisition pour possession ou utilisation.
-

APPENDICE B

I. Modèles d'engagements des assureurs («cartes bleues») visés au paragraphe 3 des lignes directrices

Carte bleue délivrée par un assureur couvrant les risques de guerre

Certificat tenant lieu de preuve d'assurance en application de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire:

Numéro OMI d'identification du navire:

Port d'immatriculation:

Nom et adresse du propriétaire:

Il est certifié que le navire susmentionné, tant qu'il appartient au propriétaire dont le nom figure ci dessus, est couvert par une police d'assurance satisfaisant aux prescriptions de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, sous réserve de toutes les exclusions et limitations prévues pour les assureurs couvrant les risques de guerre aux termes de la convention et des lignes directrices d'application adoptées en octobre 2006 par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale, et en particulier des clauses suivantes: [on pourra insérer ici les passages de la convention et des lignes directrices et de leurs appendices que l'on souhaitera]

Période de validité de la police, du: 20 février 2007

au: 20 février 2008

Étant entendu que l'assureur a la possibilité d'annuler le présent certificat en adressant un préavis écrit de trente jours à l'autorité intéressée, auquel cas la responsabilité de l'assureur mentionné ci après prend fin à compter de la date d'expiration dudit délai de préavis, mais seulement à l'égard des incidents qui surviendraient après cette date.

Date:

Certificat délivré par:

War Risks, Inc

[adresse]

.....

Signature de l'assureur

En qualité d'agent exclusif de War Risks, Inc.

Carte bleue délivrée par un assureur excluant les risques de guerre

Certificat tenant lieu de preuve d'assurance en application de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire:

Numéro OMI d'identification du navire:

Port d'immatriculation:

Nom et adresse du propriétaire:

Il est certifié que le navire susmentionné, tant qu'il appartient au propriétaire dont le nom figure ci dessus, est couvert par une police d'assurance satisfaisant aux prescriptions de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, sous réserve de toutes les exclusions et limitations prévues pour les assureurs ne couvrant pas les risques de guerre aux termes de la convention et des lignes directrices d'application adoptées en octobre 2006 par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale, et en particulier des clauses suivantes: [on pourra insérer ici les passages de la convention et des lignes directrices et de leurs appendices que l'on souhaitera]

Période de validité de la police, du: 20 février 2007

au: 20 février 2008

Étant entendu que l'assureur a la possibilité d'annuler le présent certificat en adressant un préavis écrit de trois mois à l'autorité intéressée, auquel cas la responsabilité de l'assureur mentionné ci après prend fin à compter de la date d'expiration dudit délai de préavis, mais seulement à l'égard des incidents qui surviendraient après cette date.

Date:

Certificat délivré par:

PANDI P&I

[adresse]

.....

En qualité d'agent exclusif de PANDI
P&I

Signature de l'assureur

II. Modèle de certificat d'assurance visé au paragraphe 3 des lignes directrices

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT ET DE LÉSIONS CORPORELLES DES PASSAGERS

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4 bis de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie

Durée de la garantie

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

La couverture d'assurance faisant l'objet du présent certificat est divisée en deux parties: l'une inclut les risques de guerre et l'autre les exclut, en application des lignes directrices pour l'application de la convention adoptées en octobre 2006 par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale. Chacune de ces parties de l'assurance est assujettie à toutes les exclusions et limitations prévues aux termes de la convention et des lignes directrices d'application. Les assureurs ne sont pas conjointement et solidairement responsables. Les assureurs sont les suivants:

Risques de guerre inclus: War Risks, Inc., [adresse]

Risques de guerre exclus: Pandi P&I, [adresse]

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le gouvernement de

(nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4 bis:

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du gouvernement de (nom complet de l'État) par (nom de l'établissement ou de l'organisme)

À Le
(lieu) (date)

.....
(signature et titre de l'agent qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives:

1. En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
 2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
 3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
 4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.
 5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.
-

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2009/15/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

(refonte)

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

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, au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽⁴⁾ a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Étant donné que de nouvelles modifications doivent y être apportées, il convient de procéder à une refonte par souci de clarté.

⁽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 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 633), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 184 E du 22.7.2008, p. 11), position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20.

(2) Au vu de la nature des dispositions de la directive 94/57/CE, il semble approprié d'opérer une refonte de ces dispositions dans deux actes juridiques communautaires différents, à savoir une directive et un règlement.

(3) Dans sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime, le Conseil a fixé comme objectif d'écarter des eaux communautaires tout navire inférieur aux normes et a considéré comme prioritaires les actions communautaires visant à assurer une application effective et uniforme des règles internationales en élaborant des normes communes pour les sociétés de classification.

(4) La sécurité maritime et la prévention de la pollution marine peuvent être efficacement améliorées en appliquant strictement les conventions internationales, codes et résolutions, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services.

(5) Il incombe à l'État du pavillon et à l'État du port de contrôler si les navires satisfont aux normes uniformes internationales en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution maritime.

(6) Il incombe aux États membres de délivrer les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution prévus par les conventions telles que la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (SOLAS 74), la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966, ainsi que la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), et d'assurer l'application de ces conventions.

(7) En vertu de ces conventions, tous les États membres peuvent habiliter, à des degrés divers, des organismes agréés, à certifier le respect des dispositions en question et peuvent déléguer la délivrance des certificats de sécurité et de prévention de la pollution correspondants.

- (8) Dans le monde, un grand nombre des organismes existants reconnus par les parties contractantes de l'Organisation maritime internationale (OMI) n'assurent pas une mise en œuvre adéquate des règles ou une fiabilité suffisante lorsqu'ils agissent au nom des administrations nationales, dans la mesure où ils ne disposent pas des structures ni d'une expérience fiables et adéquates pour pouvoir accomplir leur mission de manière hautement professionnelle.
- (9) Conformément à la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1, les États membres sont tenus de s'assurer que les navires battant leur pavillon sont conçus, construits et entretenus conformément aux prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique établies par les organismes reconnus par les administrations. Par conséquent, ces organismes élaborent et mettent en œuvre des règles relatives à la conception, à la construction, à l'entretien et à l'inspection des navires et sont chargés d'inspecter les navires au nom des États du pavillon et de certifier que lesdits navires respectent les exigences des conventions internationales pour la délivrance des certificats correspondants. Afin de pouvoir s'acquitter de cette obligation de manière satisfaisante, ils doivent agir en toute indépendance, disposer d'une compétence technique hautement spécialisée et appliquer une gestion rigoureuse de la qualité.
- (10) Les organismes d'inspection et de visite des navires jouent un rôle important dans la législation communautaire relative à la sécurité maritime.
- (11) Les organismes d'inspection et de visite des navires devraient être en mesure d'offrir leurs services dans l'ensemble de la Communauté et être en concurrence les uns avec les autres, tout en fournissant des niveaux équivalents de sécurité et de protection de l'environnement. Il convient donc d'établir et d'appliquer uniformément dans l'ensemble de la Communauté les normes professionnelles nécessaires à leurs activités.
- (12) La délivrance du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge peut être confiée à des organismes privés ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié.
- (13) Un État membre peut restreindre le nombre d'organismes agréés qu'il autorise en fonction de ses besoins définis de manière transparente et objective, sous réserve d'un contrôle exercé par la Commission en application d'une procédure de comité.
- (14) La présente directive devrait garantir la libre prestation de services dans la Communauté. Dès lors, la Communauté devrait s'accorder avec les pays tiers dans lesquels une partie des organismes agréés sont implantés afin d'assurer l'égalité de traitement en faveur des organismes agréés établis dans la Communauté.
- (15) Les administrations nationales doivent être étroitement associées aux procédures de visite des navires et de délivrance des certificats correspondants afin d'assurer la pleine conformité avec les règles internationales de sécurité, même si les États membres confient les tâches réglementaires à des organismes agréés qui ne font pas partie de leur administration. Il est, dès lors, approprié d'établir entre les administrations et les organismes agréés par celles-ci une étroite relation de travail pouvant exiger que les organismes agréés aient un représentant local sur le territoire de l'État membre au nom duquel ils accomplissent leurs tâches.
- (16) Quand un organisme agréé, ses inspecteurs ou son personnel technique délivrent les certificats requis au nom de l'administration, les États membres devraient envisager de leur permettre, pour ce qui concerne ces activités déléguées, de bénéficier de garanties juridiques et d'une protection juridictionnelle proportionnelles, y compris l'exercice de toute action de défense appropriée, mais à l'exclusion de l'immunité, qui est une prérogative que seuls les États membres peuvent invoquer, en tant que droit souverain indissociable, et qui ne peut donc être déléguée.
- (17) Une divergence entre les régimes de responsabilité financière des organismes agréés agissant au nom des États membres entraverait la mise en œuvre adéquate de la présente directive. Afin de contribuer à la solution de ce problème, il convient d'établir à l'échelle de la Communauté un certain niveau d'harmonisation de la responsabilité résultant de tout sinistre maritime causé par un organisme agréé, telle qu'elle résulte de la jurisprudence des tribunaux, y compris le règlement d'un litige par voie d'une procédure d'arbitrage.
- (18) 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 ⁽¹⁾.
- (19) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la présente directive afin d'y incorporer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, aux protocoles, aux codes et aux résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels 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.
- (20) Les États membres devraient néanmoins conserver la possibilité de suspendre ou de retirer l'autorisation accordée à un organisme agréé, tout en informant la Commission et les autres États membres de leurs décisions et en les motivant.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(21) Les États membres devraient évaluer périodiquement les performances des organismes agréés agissant en leur nom et fournir à la Commission et à tous les autres États membres des informations précises concernant ces performances.

(22) Les États membres, au titre de l'autorité de l'État du port, sont tenus de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution dans les eaux communautaires en inspectant en priorité les navires dont les certificats ont été délivrés par des organismes ne remplissant pas les critères communs, et de garantir ainsi que les navires battant pavillon d'un pays tiers ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

(23) Il n'existe actuellement pas de normes internationales uniformes concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande, auxquelles tous les navires doivent se conformer au stade de la construction ou pendant la durée utile de leur exploitation. Ces normes peuvent être établies conformément aux règles des organismes agréés ou à des normes équivalentes qui doivent être arrêtées par les administrations nationales conformément à la procédure définie dans la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ⁽¹⁾.

(24) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place de mesures qui devraient être suivies par les États membres dans leurs rapports avec les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires actifs dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé 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 cet objectif.

(25) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui représentent une modification substantielle par rapport à la directive 94/57/CE. L'obligation de transposer les dispositions qui ne sont pas modifiées découle de ladite directive.

(26) 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 I, partie B.

(27) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, 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.

(28) Les mesures qui doivent être observées par les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires sont décrites dans le règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte) ⁽³⁾,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive énonce les mesures qui doivent être observées par les États membres dans leurs relations avec les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. Cela inclut l'élaboration et la mise en œuvre de prescriptions de sécurité relatives à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande des navires relevant du champ d'application des conventions internationales.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «navire» un navire relevant du champ d'application des conventions internationales;
- b) «navire battant pavillon d'un État membre» un navire immatriculé dans un État membre et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers;
- c) «inspections et visites» les inspections et les visites obligatoires en vertu des conventions internationales;
- d) «conventions internationales» la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, dans leur version actualisée;

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

- e) «organisme» une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous son contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application de la présente directive;
- f) «contrôle» aux fins du point e), les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui, séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application de la présente directive;
- g) «organisme agréé» un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009;
- h) «autorisation» un acte en vertu duquel un État membre habilite un organisme agréé ou lui donne délégation;
- i) «certificat réglementaire» un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales;
- j) «règles et procédures» les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, à la construction, à l'équipement, à l'entretien et à la visite des navires;
- k) «certificat de classification» un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé;
- l) «certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge» le certificat prévu par le protocole de 1988 modifiant la convention SOLAS, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI);

Article 3

1. En assumant les responsabilités et les obligations qui leur incombent aux termes des conventions internationales, les États membres font en sorte que leurs administrations compétentes puissent assurer une application effective des dispositions de celles-ci, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption prévus par les conventions internationales. Les États membres agissent en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847 (20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les États de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.

2. Lorsque, aux fins du paragraphe 1, un État membre décide, pour les navires battant son pavillon:

i) d'habiliter des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats réglementaires, y compris celles permettant d'évaluer le respect des règles visées à l'article 11, paragraphe 2, et, le cas échéant, à délivrer ou à renouveler les certificats y relatifs; ou

ii) de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie, des inspections et des visites visées au point i);

il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.

L'administration compétente approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption.

Toutefois, pour ce qui est du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge, ces tâches peuvent être confiées à un organisme privé agréé par une administration compétente et ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié pour effectuer, au nom de l'administration compétente, des travaux spécifiques d'évaluation de la sécurité en matière de radiocommunications.

3. Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

Article 4

1. En appliquant l'article 3, paragraphe 2, les États membres ne peuvent, en principe, pas refuser d'habiliter un organisme agréé à effectuer les tâches en question, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et des articles 5 et 9. Ils ont, toutefois, la faculté de restreindre le nombre d'organismes qu'ils habiliteront en fonction de leurs besoins, à condition qu'ils aient des motifs transparents et objectifs de procéder ainsi.

À la demande d'un État membre, la Commission adopte les mesures appropriées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 6, paragraphe 2, afin d'assurer l'application correcte du premier alinéa du présent paragraphe en ce qui concerne le refus d'autorisation, et de l'article 8 en ce qui concerne les cas dans lesquels l'autorisation est suspendue ou retirée.

2. En vue d'autoriser un organisme agréé situé dans un pays tiers à accomplir tout ou partie des tâches visées à l'article 3, un État membre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes agréés situés dans la Communauté.

De plus, la Communauté peut exiger que le pays tiers dans lequel est situé un organisme agréé accorde la réciprocité de traitement aux organismes agréés situés dans la Communauté.

Article 5

1. Les États membres qui prennent une décision telle que visée à l'article 3, paragraphe 2, établissent une «relation de travail» entre leur administration compétente et les organismes agissant en leur nom.

2. La relation de travail est régie par un accord officiel, écrit et non discriminatoire, ou par des dispositions légales équivalentes, définissant les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes et comprenant au minimum les éléments suivants:

a) les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739(18) de l'OMI concernant les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/Circ. 710 et MEPC/Circ. 307 relatifs au modèle d'accord pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration;

b) les dispositions suivantes concernant la responsabilité financière:

i) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaires ou d'une faute grave de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ce préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé;

ii) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ce dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé; les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par l'organisme agréé, mais ce plafond doit toutefois être au moins égal à 4 millions EUR;

iii) si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ce préjudice ou dommage est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé; les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par l'organisme agréé, mais ce montant doit toutefois être au moins égal à 2 millions EUR;

c) les dispositions relatives à un audit périodique, par l'administration ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, comme visé à l'article 9, paragraphe 1;

d) la possibilité de soumettre les navires à des inspections aléatoires et approfondies;

e) les dispositions relatives à la notification obligatoire d'informations essentielles concernant la flotte des navires inscrits dans son registre de classification, ainsi que les modifications, les suspensions et les retraits de classe.

3. L'accord ou le dispositif juridique équivalent peut exiger que l'organisme agréé ait un représentant local sur le territoire de l'État membre au nom duquel il accomplit les tâches visées à l'article 3. Cette exigence peut être remplie par un représentant légal local doté de la personnalité juridique en vertu du droit de l'État membre et relevant de la juridiction de ses tribunaux nationaux.

4. Chaque État membre fournit à la Commission des informations précises concernant la relation de travail établie conformément au présent article. La Commission en informe ensuite les autres États membres.

Article 6

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

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

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

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 7

1. La présente directive peut être modifiée, sans que son champ d'application soit élargi, en vue:

- a) d'incorporer, aux fins de la présente directive, des modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, aux protocoles, aux codes et aux résolutions y afférents, visés à l'article 2, point d), à l'article 3, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 2, et qui sont entrés en vigueur;
- b) de modifier les montants mentionnés à l'article 5, paragraphe 2, point b) ii) et iii).

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 6, paragraphe 3.

2. À la suite de l'adoption de nouveaux instruments ou de protocoles aux conventions internationales visées à l'article 2, point d), le Conseil, statuant sur proposition de la Commission et prenant en considération les procédures parlementaires des États membres et les procédures pertinentes au sein de l'OMI, arrête les modalités détaillées de ratification de ces nouveaux instruments ou de ces protocoles en veillant à ce qu'ils soient appliqués de manière uniforme et simultanément dans les États membres.

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

Article 8

Nonobstant les critères minimaux figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 391/2009, un État membre qui estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir, en son nom, les tâches visées à l'article 3 peut suspendre ou retirer l'autorisation. Dans ce cas, l'État membre informe sans délai la Commission et les autres États membres de sa décision et la motive.

Article 9

1. Chaque État membre s'assure que les organismes agréés agissant en son nom aux fins de l'article 3, paragraphe 2, accomplissent effectivement les tâches qui y sont énoncées à la satisfaction de l'administration compétente.

2. Afin d'exécuter la tâche visée au paragraphe 1, chaque État membre contrôle, au minimum selon une périodicité bisannuelle, chaque organisme agréé agissant en son nom et commu-

nique aux autres États membres et à la Commission un rapport concernant les résultats de cette surveillance, au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'année au cours de laquelle la surveillance a été réalisée.

Article 10

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

Article 11

1. Chaque État membre s'assure qu'un navire battant son pavillon est conçu, construit, équipé et entretenu conformément aux règles et aux procédures concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande établies par un organisme agréé.

2. Un État membre peut décider d'avoir recours à des règles qu'il considère comme équivalentes aux règles et aux procédures d'un organisme agréé, uniquement à condition de notifier immédiatement ces règles à la Commission, conformément à la procédure définie dans la directive 98/34/CE, ainsi qu'aux autres États membres, et à condition que ni un État membre ni la Commission ne s'y opposent et qu'il ne soit constaté, par l'application de la procédure de réglementation visée à l'article 6, paragraphe 2, de la présente directive qu'elles ne sont pas équivalentes.

3. Les États membres coopèrent avec les organismes agréés qu'ils habilitent au développement des règles et des procédures de ces organismes agréés. Ils se concertent avec les organismes agréés en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales.

Article 12

La Commission informe, selon une périodicité bisannuelle, le Parlement européen et le Conseil de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres.

Article 13

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 17 juin 2011. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles comprennent également une déclaration selon laquelle les références des dispositions législatives, réglementaires et administratives existantes aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

Article 14

La directive 94/57/CE, telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe I, partie A, est abrogée avec effet au 17 juin 2009, sans préjudice des obligations des États

membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe I, partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 15

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE I

PARTIE A

Directive abrogée et ses modifications successives

(visées à l'article 14)

Directive 94/57/CE du Conseil	JO L 319 du 12.12.1994, p. 20.
Directive 97/58/CE de la Commission	JO L 274 du 7.10.1997, p. 8.
Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil	JO L 19 du 22.1.2002, p. 9.
Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil	JO L 324 du 29.11.2002, p. 53.

PARTIE B

Délais de transposition en droit national

(visés à l'article 14)

Directive	Délai de transposition
94/57/CE	31 décembre 1995
97/58/CE	30 septembre 1998
2001/105/CE	22 juillet 2003
2002/84/CE	23 novembre 2003

ANNEXE II

Tableau de correspondance

Directive 94/57/CE	Présente directive	Règlement (CE) n° 391/2009
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, point a)	Article 2, point a)	Article 2, point a)
Article 2, point b)	Article 2, point b)	—
Article 2, point c)	Article 2, point c)	—
Article 2, point d)	Article 2, point d)	Article 2, point b)
Article 2, point e)	Article 2, point e)	Article 2, point c)
—	Article 2, point f)	Article 2, point d)
Article 2, point f)	Article 2, point g)	Article 2, point e)
Article 2, point g)	Article 2, point h)	Article 2, point f)
Article 2, point h)	Article 2, point i)	Article 2, point g)
Article 2, point i)	Article 2, point k)	Article 2, point i)
—	Article 2, point j)	Article 2, point h)
Article 2, point j)	Article 2, point l)	—
Article 2, point k)	—	Article 2, point j)
Article 3	Article 3	—
Article 4, paragraphe 1, première phrase	—	Article 3, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, deuxième phrase	—	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, troisième phrase	—	—
Article 4, paragraphe 1, quatrième phrase	—	Article 4, paragraphe 1
—	—	Article 3, paragraphe 3
—	—	Article 4, paragraphes 2, 3 et 4
—	—	Article 5
—	—	Article 6
—	—	Article 7
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2	—
Article 6, paragraphes 1, 2, 3 et 4	Article 5, paragraphes 1, 2, 3 et 4	—
Article 6, paragraphe 5	—	—
Article 7	Article 6	Article 12
Article 8, paragraphe 1, premier tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point a)	—
Article 8, paragraphe 1, deuxième tiret	—	Article 13, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 1, troisième tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point b)	—
—	Article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2	—
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	—	Article 13, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	—	—
Article 9, paragraphe 2	—	—
Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 8	—
Article 10, paragraphe 1, points a), b), c), paragraphes 2, 3 et 4	—	—
Article 11, paragraphes 1 et 2	Article 9, paragraphes 1 et 2	—

Directive 94/57/CE	Présente directive	Règlement (CE) n° 391/2009
Article 11, paragraphes 3 et 4		Article 8, paragraphes 1 et 2
Article 12	Article 10	—
Article 13	—	—
Article 14	Article 11, paragraphes 1 et 2	—
—	Article 11, paragraphe 3	—
—	Article 12	—
—	—	Article 9
Article 15, paragraphe 1	—	—
—	—	Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 15, paragraphe 2	—	Article 10, paragraphe 3
Article 15, paragraphe 3	—	Article 10, paragraphe 4
Article 15, paragraphe 4	—	Article 10, paragraphe 5
Article 15, paragraphe 5	—	Article 10, paragraphe 6, premier, deuxième, troisième et cinquième alinéas
—	—	Article 10, paragraphe 6, quatrième alinéa
Article 16	Article 13	—
Article 17	Article 16	—
—	Article 14	—
—	Article 15	—
—	—	Article 11
—	—	Article 14
—	—	Article 15
—	—	Article 16
—	—	Article 17
—	—	Article 18
—	—	Article 19
Annexe	—	Annexe I
—	Annexe I	—
—	Annexe II	Annexe II

DIRECTIVE 2009/16/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

relative au contrôle par l'État du port

(refonte)

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

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⁾, au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation,

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) À cette fin, conformément à la décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail ⁽⁵⁾, les États membres devraient s'efforcer de ratifier, pour ce qui est des parties relevant de la compétence communautaire, ladite convention dès que possible, de préférence avant le 31 décembre 2010.
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) 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 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 584), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 198 E du 5.8.2008, p. 1), position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 161 du 22.6.2007, p. 63.

- (9) 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.
- (10) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽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.
- (11) Un système efficace de contrôle par l'État du port devrait viser à ce que tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage de la Communauté 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. À cet effet, les États membres devraient inspecter en priorité, de manière générale, les navires dont l'inspection est due qui présentent un profil de risque élevé.
- (12) Ces nouvelles dispositions en matière d'inspection devraient être intégrées au système communautaire de 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, et le volume des inspections est partagé de manière équitable entre les États membres. Un tel système de partage des inspections devrait être révisé en tenant compte de l'expérience acquise dans le cadre du nouveau système de contrôle par l'État du port en vue d'en améliorer l'efficacité. 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.
- (13) Le système d'inspection créé par la présente directive tient compte des travaux effectués en vertu 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.
- (14) 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 signataires du 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.
- (15) 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.
- (16) 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.
- (17) Des inspections périodiques et des inspections supplémentaires devraient comprendre 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.
- (18) 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.
- (19) En vertu du système 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.
- (20) Afin de fournir aux autorités compétentes en matière de contrôle par l'État du port des informations concernant les navires séjournant dans un port ou mouillage, les autorités ou organismes portuaires ou les autorités ou organismes désignés pour assurer cette fonction devraient transmettre les notifications relatives aux arrivées des navires, dès réception dans la mesure du possible.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

- (21) 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 et mouillages des États membres. Le refus d'accès devrait être proportionné et pourrait déboucher sur un refus d'accès permanent, 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 et mouillages dans la Communauté. Un troisième refus d'accès ne peut 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. À défaut, il convient de refuser à titre permanent l'accès du navire aux ports et mouillages des États membres. En tout état de cause, toute immobilisation ultérieure du navire concerné devrait déboucher sur un refus d'accès permanent aux ports et mouillages des États membres. Dans l'intérêt de la transparence, la liste des navires auxquels l'accès aux ports et mouillages dans la Communauté est refusé devrait être rendue publique.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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 indu. Les États membres devraient coopérer entre eux afin d'assurer un délai raisonnable de traitement des recours conformément à leur droit national.
- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) Les plaintes concernant les conditions de vie et de travail à bord devraient être examinées quand elles émanent de personnes dont l'intérêt légitime est concerné. Tout auteur d'une plainte devrait être informé des suites qui y sont données.
- (28) 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.
- (29) 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.
- (30) 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, en tenant compte de la taille de la flotte exploitée par les compagnies, 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.
- (31) 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.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

- (32) 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 ⁽¹⁾.
- (33) 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 8 et 10. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels 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.
- (34) 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 de leurs 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.
- (35) 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 ladite directive.
- (36) 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.
- (37) Le système de contrôle par l'État du port établi conformément à la présente directive devrait être mis en œuvre à la même date dans tous les États membres. Dans ce contexte, la Commission devrait veiller à ce que des mesures préparatoires appropriées soient prises, y compris des tests de la base de données des inspections et la formation des inspecteurs.
- (38) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, 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.

- (39) 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.
- (40) 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 en vertu 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.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

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 78/95);
 - e) la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72);
 - 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) «mémoire d'entente de Paris», le mémoire 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 mémoire d'entente de Paris», la zone géographique dans laquelle les signataires du mémoire d'entente de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit mémoire;
- 5) «navire», tout navire de mer soumis à 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) «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;
- 11) «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 13, point 1);
- 12) «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 13, point 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;
- 13) «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 13, point 3);
- 14) «plainte», toute information ou tout rapport soumis par toute personne ou tout organisme 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;
- 15) «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;

- 16) «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 à tous les ports et mouillages de la Communauté;
- 17) «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;
- 18) «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);
- 19) «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;
- 20) «certificat réglementaire», un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions;
- 21) «certificat de classification», un document confirmant la conformité avec la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1;
- 22) «base de données des inspections», le système d'information contribuant à la mise en œuvre du système de contrôle par l'État du port dans la Communauté et concernant les données sur les inspections réalisées dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

Article 3

Champ d'application

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

La France peut décider que les ports et mouillages couverts par le présent paragraphe ne comprennent pas des ports ou mouillages 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.

Les États membres dans lesquels il n'existe pas de ports de mer 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 précitée et informent la Commission de toute modification ultérieure de ces chiffres.

2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonnes, 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 1 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 auxquelles est assigné, par exemple par recrutement, le personnel requis, notamment des 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***Système 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 12 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 12, point a), qui font escale dans ses ports et mouillages; et
- b) effectue annuellement un nombre total d'inspections de navires de «priorité I» et de «priorité II», visés à l'article 12, 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**

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 et mouillages;
- 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 et mouillages.

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 de la Communauté.

Nonobstant les pourcentages figurant aux points a) et b), pour les navires de «priorité I» faisant escale au mouillage, les États membres inspectent en priorité les navires présentant un profil de risque élevé qui, d'après les informations fournies par la base

de données des inspections, font rarement escale dans des ports de la Communauté.

*Article 7***Modalités de l'équilibre des parts d'inspection au sein de la Communauté**

1. 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 et mouillages.

2. 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 et mouillages.

3. Dans son évaluation prévue à l'article 35, la Commission examine en particulier l'impact du présent article sur les engagements d'effectuer des inspections, en tenant compte des connaissances et de l'expérience acquises dans la Communauté et en vertu du mémorandum d'entente de Paris. L'évaluation prend en considération l'objectif d'inspecter tous les navires faisant escale dans des ports et mouillages dans la Communauté. Le cas échéant, la Commission propose des mesures complémentaires en vue d'améliorer l'efficacité du système d'inspection appliqué dans la Communauté et, si nécessaire, une nouvelle évaluation de l'impact du présent article à un stade ultérieur.

*Article 8***Report des inspections et circonstances exceptionnelles**

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 aux États membres qui ont reporté l'inspection.

Néanmoins, lorsqu'une inspection d'un navire de «priorité I» n'est pas effectuée, le navire concerné n'est pas exempté d'inspection au prochain port d'escale dans la Communauté conformément à la présente directive.

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 ou mouillage 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;
- b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'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 31, paragraphe 3.

Article 9

Notification de l'arrivée des navires

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui, conformément à l'article 14, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et fait route vers un port ou mouillage situé dans un État membre, notifie son arrivée conformément aux dispositions de l'annexe III.

2. Dès qu'elle (il) 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(e) 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.

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

Article 10

Profil de risque des navires

1. Tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre se voient attribuer, dans la base de données des inspections, 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.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

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 31, paragraphe 3, et sur la base de l'expertise disponible dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

Article 11

Fréquence des inspections

Les navires faisant escale dans des ports ou mouillages dans 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 de navires s'accroît à mesure que le risque diminue. En ce qui concerne les navires à risque élevé, cet intervalle n'excède pas six mois;
- 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 12

Sélection des navires 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 13

Inspections initiale et détaillée

Les États membres veillent à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 12 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 point 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 aux points 1) a) et 1) 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 point 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 14

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 16.

2. 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. Lorsqu'elle reçoit une notification préalable émanant d'un navire susceptible d'être soumis à une inspection périodique renforcée, l'autorité compétente informe le navire si l'inspection renforcée n'est pas effectuée.

4. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. La Commission adopte, selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, les mesures nécessaires à la mise en œuvre de l'annexe VII.

Article 15

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 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾ qui font escale dans leurs ports et mouillages, à l'exception de ceux qui battent le pavillon de l'État du port de l'inspection.

3. Les dispositions de l'article 14 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 10, 11 et 12 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 de la présente directive.

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 31, paragraphe 2, adopter les règles permettant une application harmonisée des paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 16

Mesures de refus d'accès concernant certains navires

1. Un État membre veille à ce que l'accès à ses ports et mouillages soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 21, 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 mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base des données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé 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 un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum 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, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé 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 vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

⁽¹⁾ JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou mouillage 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 ou mouillage dans la Communauté donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage dans la Communauté. Cette troisième mesure de refus d'accès peut être levée au terme d'un délai de vingt-quatre 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 réglementaire et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte) ⁽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.

Tout navire ne satisfaisant pas aux critères précisés dans le présent paragraphe, après un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages dans la Communauté.

4. Le navire qui fait l'objet d'une immobilisation ultérieure dans un port ou mouillage dans la Communauté, après le troisième refus d'accès, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages dans la Communauté.

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

Article 17

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 conformé-

ment à l'annexe IX. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.

Article 18

Plaintes

Toutes les plaintes font l'objet d'une évaluation initiale rapide par l'autorité compétente. Cette évaluation permet de déterminer si une plainte est motivée.

Si tel est le cas, l'autorité compétente donne à la plainte les suites appropriées, prévoyant notamment pour toute personne directement concernée par ladite plainte la possibilité de faire valoir ses observations.

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 19

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(e) 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.

⁽¹⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

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 21 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.

10. Les autorités ou organismes portuaires sont informés dans les plus brefs délais lorsqu'un ordre d'immobilisation est délivré.

Article 20

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 et des modalités pratiques y afférant.

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 26 est rectifiée.

Article 21

Suivi des inspections et des immobilisations

1. Lorsque des anomalies visées à l'article 19, 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 sans retard injustifié le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation, choisi par le capitaine et les autorités concernées, où des actions de suivi peuvent être entreprises, 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 peut 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 19, 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 ou mouillage dans 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 aux dispositions du paragraphe 4, l'accès à un port ou à un mouillage déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'État du port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérative, 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, aient été 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 22

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 système de contrôle par l'État du port appliqué dans la Communauté conformément à la présente directive et aux 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.

⁽¹⁾ JO L 196 du 7.8.1996, p. 8.

Article 23

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),
- 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 31, 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 24

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 en vertu 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 prennent les mesures appropriées pour veiller à ce que les informations sur l'heure réelle d'arrivée et l'heure réelle de départ de tout navire faisant escale dans leurs ports et mouillages, ainsi qu'un identifiant du port concerné, soient transmises dans un délai raisonnable à la base de données des inspections par l'intermédiaire du système communautaire d'échange d'informations maritimes SafeSeaNet visé à l'article 3, point s), de la directive 2002/59/CE. Une fois qu'ils ont transmis ces informations à la base de données des inspections par l'intermédiaire de SafeSeaNet, les États membres sont exemptés de la fourniture de données en vertu de l'annexe XIV, points 1.2, 2 a) et 2 b), de la présente directive.

3. 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.

4. 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 tiers signataires du 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 25

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 9 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 ainsi que, 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 23.

Article 26

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 en vertu du mémorandum d'entente de Paris.

Article 27

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 31, paragraphe 2, les modalités de mise en œuvre du présent article, en précisant notamment les modalités de publication.

Article 28

Remboursement des frais

1. Dans le cas où les inspections visées aux articles 13 et 14 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 16 et à l'article 21, 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 29

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 30

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 31

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 ⁽²⁾.

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

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

3. 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 32

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;

⁽¹⁾ JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

b) modifie les définitions renvoyant aux conventions, codes et résolutions internationaux et au droit communautaire à prendre en compte aux fins de la présente directive.

Ces mesures, qui visent 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 31, 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 33

Modalités de mise en œuvre

Lorsqu'elle adopte les modalités de mise en œuvre visées à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 4, à l'article 15, paragraphe 4, à l'article 23, paragraphe 5, et à l'article 27 selon les procédures visées à l'article 31, 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 dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

Article 34

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 35

Évaluation

La Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le 30 juin 2012. 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, 7 et 8.

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 36

Mise en œuvre et notification

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 31 décembre 2010, les dispositions législatives, réglementaires

et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2011.

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, en particulier en vue de l'application uniforme du système d'inspection dans la Communauté.

Article 37

Abrogation

La directive 95/21/CE, telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe XV, partie A, est abrogée à compter du 1^{er} janvier 2011, 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 de la présente directive.

Article 38

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 39

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE I

ÉLÉMENTS DU SYSTÈME COMMUNAUTAIRE D'INSPECTION PAR L'ÉTAT DU PORT**(visés à l'article 5)**

Le système 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 la Communauté 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 la Communauté 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 10, 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 la Communauté 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 la Communauté 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 au règlement (CE) n° 391/2009.

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 la Communauté 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 la Communauté 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 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 ou mouillage de la Communauté 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 ou mouillage de la Communauté 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 ou un mouillage dans la Communauté ou 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.

2A. 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 la Communauté 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.

2B. 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 contrevenu à la version applicable de la recommandation de l'OMI concernant le pilotage aux approches de la mer Baltique.
- Les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté 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 23 de la présente directive.
- Les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 9 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

3A. 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.
- 3B. Lorsque l'autorité compétente décide d'inspecter un navire de «priorité II», les dispositions suivantes s'appliquent:
- 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 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, 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 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, est 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 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.
-

ANNEXE II

PROFIL DE RISQUE DES NAVIRES

(visé à l'article 10, paragraphe 2)

Paramètres génériques		Profil de risque					
		Navires à risque élevé (NRÉ)		Navires à risque normal (NRN)	Navires à risque faible (NRF)		
		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	Élevée		—	—	Élevé
			Moyenne		—	—	—
			Faible		Faible	1	—
			Très faible		Très faible	—	—
4b		Agréé UE	—		—	Oui	
5	Compagnie	Performance	Élevée	—	—	Élevé	
			Moyenne	—	—	—	
			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 9, paragraphe 1)

Informations à fournir en vertu de l'article 9, paragraphe 1:

les informations énumérées ci-dessous sont communiquées à l'autorité ou organisme portuaire ou à l'autorité ou organisme désignés pour assurer cette fonction au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou mouillage 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 ou au mouillage 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 la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.
-

ANNEXE IV

LISTE DES CERTIFICATS ET DES DOCUMENTS**(visés à l'article 13, point 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 international 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 78/95
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 convention STCW 78/95)
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 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ⁽¹⁾.
42. Certificats exigés par le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer en cas d'accident ⁽²⁾.
43. Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère
44. Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires

⁽¹⁾ Voir page 128 du présent Journal officiel.

⁽²⁾ Voir page 24 du présent Journal officiel.

ANNEXE V

EXEMPLES DE «MOTIFS ÉVIDENTS»**(visés à l'article 13, point 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 18 de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 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 78/95.
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 connaissent 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⁾ JO L 323 du 3.12.2008, p. 33.

- 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.
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 15, paragraphe 1)**

Annexe 1 «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 73/78, 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 14)**

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 14, paragraphe 3.

ANNEXE VIII

DISPOSITIONS CONCERNANT LE REFUS D'ACCÈS AUX PORTS ET MOUILLAGES DANS LA COMMUNAUTÉ**(visées à l'article 16)**

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 16, 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 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 doit être 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 de la mesure de 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 16 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 26 et de l'annexe XIII.

ANNEXE IX

RAPPORT D'INSPECTION

(visé à l'article 17)

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'affréteur 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 19, 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 19, 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.

S é q u e n c e

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.

C r i t è r e

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 d'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 cale.
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 antidéflagrante pour les salles de pompes de la cargaison.
 13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à l'annexe 1, 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 non 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 sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.
 8. Non-fonctionnement des ventilateurs dans la zone de cargaison.
 9. Non-fonctionnement des alarmes de pression pour les citernes à cargaison.
 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 LL 66*
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 écoutes 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 73/78, 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 73/78.
- 3.7. *Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, 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 73/78, 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 78/95 et de la directive 2008/106/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'État 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 22, 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
 - avoir 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 15, 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 24, 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 signataires du 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 16, 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 ET MOUILLAGES DES ÉTATS MEMBRES**(visée à l'article 26)**

1. Les informations publiées conformément à l'article 26 doivent comprendre 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'affrètement 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 26 doivent également comprendre:
 - a) le nombre des immobilisations au cours des trente-six 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 d'accès à un port ou mouillage dans 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 29)

1. Chaque année, les États membres doivent fournir 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 37)**

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 37)**

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
(visé à l'article 37)

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 6)	Article 2, point 11)
Article 2, point 7)	Article 2, point 12)
Article 2, point 8)	Article 2, point 13)
—	Article 2, point 14)
Article 2, point 9)	Article 2, point 15)
—	Article 2, point 16)
Article 2, point 10)	Article 2, point 17)
—	Article 2, point 18)
—	Article 2, point 19)

Directive 95/21/CE	Présente directive
—	Article 2, point 20)
—	Article 2, point 21)
—	Article 2, point 22)
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, troisième alinéa
Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 3, paragraphe 1, quatrième alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, cinquième alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, sixième 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 12
—	—
Article 6, paragraphe 1, partie introductive	—
—	Article 13, point 1), partie introductive
Article 6, paragraphe 1, point a)	Article 13, point 1) a)
—	Article 13, point 1) b)
Article 6, paragraphe 1, point b)	Article 13, point 1) c)
Article 6, paragraphe 2	—
—	Article 13, point 2)
Article 6, paragraphe 3	Article 13, point 3)
Article 6, paragraphe 4	—
Article 7	—
Article 7 bis	—
Article 7 ter	—
—	Article 14
—	Article 15
—	Article 16
Article 8	Article 17

Directive 95/21/CE	Présente directive
—	Article 18
Article 9, paragraphes 1 et 2	Article 19, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 3, première phrase	Article 19, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 3, phrases 2 à 4	Article 19, paragraphe 4
Article 9, paragraphes 4 à 7	Article 19, paragraphes 5 à 8
—	Article 19, paragraphes 9 et 10
Article 9 bis	—
Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 20, paragraphes 1 à 3
—	Article 20, paragraphe 4
Article 11, paragraphe 1	Article 21, paragraphe 1
—	Article 21, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 2	Article 21, paragraphe 3, premier alinéa
Article 11, paragraphe 3, premier alinéa	—
Article 11, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 21, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 11, paragraphes 4 à 6	Article 21, paragraphes 4 à 6
Article 12, paragraphes 1 à 3	Article 22, paragraphes 1 à 3
Article 12, paragraphe 4	Article 22, paragraphe 4
—	Article 22, paragraphes 5 à 7
Article 13, paragraphes 1 et 2	Article 23, paragraphes 1 et 2
—	Article 23, paragraphes 3 à 5
Article 14	—
Article 15	—
—	Article 24
—	Article 25
—	Article 26
—	Article 27
Article 16, paragraphes 1 et 2	Article 28, paragraphes 1 et 2
Article 16, paragraphe 2 bis	Article 28, paragraphe 3
Article 16, paragraphe 3	Article 28, paragraphe 4
Article 17	Article 29
—	Article 30
Article 18	Article 31
Article 19	Article 32
—	Article 33
Article 19 bis	Article 34
—	Article 35
Article 20	Article 36

Directive 95/21/CE	Présente directive
—	Article 37
Article 21	Article 38
Article 22	Article 39
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

DIRECTIVE 2009/17/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 avril 2009****modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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⁾, au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) Par l'adoption de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, l'Union européenne s'est dotée de moyens supplémentaires pour prévenir les situations présentant une menace pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.
- (2) Étant donné que la présente directive concerne la modification de la directive 2002/59/CE, la plupart des obligations qu'elle comporte ne seront pas applicables aux États membres dépourvus de littoraux et de ports de mer. Par conséquent, les seules obligations s'appliquant à l'Autriche, à la République tchèque, à la Hongrie, au Luxembourg et à la Slovaquie sont celles concernant les navires battant pavillon de ces États membres, sans préjudice du devoir de coopération des États membres afin d'assurer la continuité entre les services de gestion du trafic maritime et ceux d'autres modes de transport, notamment les services d'information fluviale.

⁽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 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 533), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 184 E du 22.7.2008, p. 1), position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

(3) Au titre de la présente directive, les États membres qui sont des États côtiers devraient pouvoir échanger les informations qu'ils recueillent dans le cadre des missions de suivi du trafic maritime qu'ils assurent dans les zones relevant de leur juridiction. Le système communautaire d'échange d'informations maritimes «SafeSeaNet», élaboré par la Commission en accord avec les États membres, comprend, d'une part, un réseau d'échange de données et, d'autre part, une standardisation des principales informations disponibles sur les navires et leurs cargaisons (préavis et comptes rendus). Il permet ainsi de localiser à la source et de communiquer à toute autorité des informations précises et mises à jour sur les navires se trouvant dans les eaux européennes, leurs mouvements et leurs cargaisons dangereuses ou polluantes, ainsi que sur les incidents de mer.

(4) Dans ce contexte, afin de garantir une exploitation opérationnelle des informations ainsi recueillies, il est essentiel que les infrastructures nécessaires à la collecte et à l'échange des données visées par la présente directive et mises en place par les administrations nationales soient intégrées à SafeSeaNet.

(5) Parmi les informations notifiées et échangées au titre de la directive 2002/59/CE, celles concernant les caractéristiques précises des marchandises dangereuses ou polluantes transportées par mer revêtent une importance particulière. Par conséquent, et au vu des récents accidents maritimes, il convient que les autorités côtières accèdent plus facilement aux caractéristiques des hydrocarbures transportés par mer, élément essentiel dans le choix des techniques de contrôle les plus appropriées, et, en cas d'urgence, qu'elles disposent d'un lien direct avec les opérateurs ayant la meilleure connaissance des marchandises transportées.

(6) Les systèmes d'identification automatique des navires (AIS — *Automatic Identification System*) visés par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 permettent non seulement d'améliorer les possibilités de suivi de ces navires, mais surtout de renforcer leur sécurité dans les situations de navigation rapprochée. Ces systèmes ont, à ce titre, été intégrés au dispositif de la directive 2002/59/CE. Eu égard au nombre important de collisions impliquant des navires de pêche qui n'ont manifestement pas été vus par des navires de commerce ou qui n'ont pas vu les navires de commerce autour d'eux, il est fortement souhaitable d'étendre cette mesure aux navires de pêche d'une longueur supérieure à quinze mètres. Une aide financière peut être prévue, dans le cadre du Fonds européen pour la pêche, en faveur de l'installation à bord des navires de pêche d'instruments de sécurité tels que l'AIS. L'Organisation maritime internationale (OMI) a reconnu

que la publication à des fins commerciales, sur internet ou ailleurs, des données AIS transmises par les navires pourrait être préjudiciable à la sûreté et à la sécurité des navires et des installations portuaires et a engagé les gouvernements de ses membres à dissuader, sous réserve des dispositions de leurs droits nationaux, ceux qui communiquent à d'autres des données AIS aux fins de publication, sur internet ou ailleurs, de continuer à le faire. De plus, la confidentialité des informations transmises aux États membres conformément à la présente directive devrait être assurée et les États membres devraient utiliser ces informations conformément à la présente directive.

- (7) L'obligation d'équiper un navire de l'AIS devrait être entendue comme assortie de l'exigence de maintenir l'AIS en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des règles ou des normes internationales prévoient la protection des informations relatives à la navigation.
- (8) Un État membre qui en fait la demande devrait pouvoir obtenir d'un autre État membre les informations concernant un navire et les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord. Ces informations devraient être accessibles via SafeSeaNet et ne devraient être demandées que pour des motifs de sécurité maritime, de sûreté maritime ou de protection de l'environnement marin. Aussi est-il indispensable que la Commission étudie comment faire face aux problèmes dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information.
- (9) La directive 2002/59/CE prévoit que les États membres doivent adopter des mesures particulières à l'égard des navires pouvant présenter des risques en raison de leur comportement ou de leur état. Il semble dès lors souhaitable d'ajouter à la liste de ces navires ceux qui ne disposent pas des assurances ou des garanties financières satisfaisantes ou ceux qui ont été signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.
- (10) Conformément à la directive 2002/59/CE, il semble nécessaire, concernant les risques liés à des conditions météorologiques exceptionnellement défavorables, de prendre en compte les dangers que peut représenter pour la navigation la formation de glace. Par conséquent, lorsqu'une autorité compétente désignée par un État membre estime, sur la base des prévisions concernant l'état des glaces fournies par un service d'information météorologique qualifié, qu'en raison des conditions de navigation il existe un risque grave pour la sécurité de la vie humaine ou un risque grave de pollution, elle devrait en informer les capitaines des navires se trouvant dans la zone relevant de sa juridiction ou souhaitant entrer dans

le ou les ports situés dans la zone en question ou en sortir. L'autorité concernée devrait être à même de prendre toute mesure appropriée pour assurer la sauvegarde des vies humaines en mer et la protection de l'environnement. Les États membres devraient également avoir la possibilité de vérifier que la documentation requise à bord prouve que le navire satisfait aux exigences de résistance et de puissance correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

- (11) La directive 2002/59/CE prévoit que les États membres doivent établir des plans en vue d'accueillir, si la situation l'exige, des navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles, afin d'atténuer les conséquences des accidents en mer. Cependant, compte tenu des directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance annexées à la résolution A.949 (23) de l'Organisation maritime internationale du 13 décembre 2003 [ci-après dénommées «résolution A.949 (23) de l'OMI»], qui ont été adoptées postérieurement à l'adoption de la directive 2002/59/CE et se réfèrent à des navires ayant besoin d'assistance, plutôt qu'à des navires en détresse, il convient de modifier cette directive en conséquence. La présente directive ne porte pas préjudice aux règles applicables en cas d'opération de sauvetage telles que prévues par la convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer, lorsque des vies humaines sont en danger.
- (12) En prévision des navires ayant besoin d'assistance comme visé dans la résolution A.949 (23) de l'OMI, une ou plusieurs autorités devraient être désignées afin de prendre des décisions en vue de minimiser les risques pour la sécurité maritime, la sécurité des vies humaines et celle de l'environnement.
- (13) Sur la base de la résolution A.949 (23) de l'OMI, et à la lumière des travaux menés ensemble par la Commission, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence») et les États membres, il convient de préciser les dispositions essentielles que doivent prévoir les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée et efficace de ces plans et de clarifier la portée des obligations qui incombent aux États membres.
- (14) Tout plan élaboré par les États membres en vue de réagir efficacement aux menaces que font peser des navires ayant besoin d'assistance doit se fonder sur la résolution A.949 (23) de l'OMI. Toutefois, lorsqu'ils évaluent les risques associés à de telles menaces, les États membres peuvent, compte tenu du contexte, prendre en considération d'autres éléments, tels que l'utilisation de l'eau de mer pour produire de l'eau potable et de l'électricité.

- (15) Les gens de mer sont reconnus comme appartenant à une catégorie spéciale de travailleurs et, eu égard à la nature mondiale des activités de transport maritime et aux différentes sphères de compétence avec lesquelles elles peuvent entrer en contact, ils nécessitent une protection spéciale, particulièrement en ce qui concerne les contacts avec les autorités publiques. Dans l'intérêt d'une sécurité maritime accrue, les gens de mer devraient pouvoir se fonder sur un traitement équitable en cas d'accident maritime. Leurs droits humains et leur dignité devraient être préservés à tout moment, et toutes les enquêtes de sécurité conduites de manière équitable et diligente. A cette fin, les États membres devraient, conformément à leur législation nationale, tenir compte davantage des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime.
- (16) Lorsqu'un navire a besoin d'assistance, il se peut qu'il faille prendre une décision quant à l'accueil de ce navire dans un lieu de refuge. Cette démarche est surtout importante en cas de situation pouvant entraîner un naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation. Dans tous ces cas, il importe de pouvoir faire appel à une autorité indépendante dans un État membre selon la structure interne de cet État, ayant les compétences et l'expertise requises pour prendre une décision indépendante concernant l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge. Il est également important que la décision soit prise après une évaluation préalable de la situation en se fondant sur les informations contenues dans le plan applicable pour l'accueil des navires dans un lieu de refuge. Il est opportun que l'autorité compétente ait un caractère permanent.
- (17) Les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance devraient décrire de manière précise la chaîne de prise de décision en ce qui concerne la procédure d'alerte dans les situations en cause et la gestion de celles-ci. Il convient de décrire clairement quelles sont les autorités concernées et leurs attributions, ainsi que les moyens de communication entre les parties concernées. Les procédures à appliquer devraient faire en sorte qu'une décision appropriée puisse être prise rapidement sur la base d'une expertise maritime spécifique et des informations adéquates dont dispose l'autorité compétente.
- (18) Les ports qui accueillent un navire ayant besoin d'assistance devraient pouvoir compter sur une indemnisation rapide des coûts et du préjudice éventuel liés à cette opération. À cet effet, il est essentiel que les conventions internationales pertinentes s'appliquent. Les États membres devraient s'efforcer de mettre en place un cadre juridique conformément auquel ils pourraient, dans des circonstances exceptionnelles et conformément au droit communautaire, indemniser un port ou une autre entité des coûts et du préjudice économique subis à la suite de l'accueil d'un navire. De plus, la Commission devrait examiner les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique potentiel subi par un port ou un organisme et devrait, sur la base de cet examen, présenter et évaluer différentes options politiques.
- (19) Lorsqu'ils élaborent les plans, les États membres devraient effectuer un inventaire des lieux de refuge potentiels sur le littoral, en vue de permettre à l'autorité compétente, en cas d'accident ou d'incident en mer, d'identifier clairement et rapidement les zones les plus appropriées pour accueillir des navires ayant besoin d'assistance. Ces informations importantes devraient comporter une description de certaines caractéristiques des sites considérés ainsi que des équipements et installations disponibles pour faciliter l'accueil des navires ayant besoin d'assistance ou la lutte contre les conséquences d'un accident ou d'une pollution.
- (20) Il importe que la liste des autorités compétentes chargées de décider s'il convient d'accueillir un navire dans un lieu de refuge, ainsi que de celles chargées de recevoir et de traiter les alertes, fasse l'objet d'une publication appropriée. Il peut également être utile pour les parties qui participent à une opération d'assistance maritime, y compris les compagnies d'assistance et de remorquage, et les autorités des États membres voisins susceptibles d'être affectés par une situation d'urgence en mer, d'accéder aux informations voulues.
- (21) L'absence d'assurance financière ne dispense pas un État membre de l'obligation d'effectuer une évaluation préalable et de prendre une décision sur l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge. Si les autorités compétentes peuvent vérifier si le navire est couvert par une assurance ou une autre forme efficace de garantie financière permettant une indemnisation appropriée des frais et dommages liés à son accueil dans un lieu de refuge, la recherche de ces informations ne doit toutefois pas retarder l'opération de sauvetage.
- (22) Les mesures de suivi et d'organisation du trafic maritime ont pour fonction spécifique de permettre aux États membres d'avoir une connaissance réelle des navires fréquentant les eaux relevant de leur juridiction et donc, le cas échéant, de mieux prévenir les risques potentiels. Le partage des informations recueillies permet d'améliorer leur qualité et facilite leur traitement.
- (23) En application de la directive 2002/59/CE, les États membres et la Commission ont accompli d'importants progrès dans l'harmonisation des échanges de données par voie électronique, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses ou polluantes. SafeSeaNet, dont la mise en place a commencé en 2002, devrait à présent être reconnu comme le réseau de référence au niveau communautaire. SafeSeaNet devrait viser à réduire les charges administratives et financières pour le secteur et pour les États membres. Il devrait également veiller à faciliter une mise en œuvre uniforme, le cas échéant, des règles internationales d'information et de notification.

- (24) Les progrès réalisés dans le domaine des nouvelles technologies et notamment de leurs applications spatiales, telles que les dispositifs de suivi des navires par balises, les systèmes d'imagerie ou encore le système global de navigation par satellite (GNSS), permettent aujourd'hui d'étendre la surveillance du trafic maritime plus loin au large et, ainsi, de mieux couvrir les eaux européennes, notamment grâce au système d'identification et de suivi à distance (LRIT — *Long Range Identification and Tracking system*). Si l'on veut que ces outils fassent partie intégrante du système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information mis en place par la directive 2002/59/CE, il devra y avoir au sein de la Communauté une coopération totale sur ces travaux.
- (25) Afin de permettre une réduction des coûts et d'éviter l'installation inutile d'équipements à bord de navires circulant dans des zones maritimes couvertes par les stations fixes de contrôle d'un AIS, les États membres et la Commission devraient coopérer pour déterminer les exigences en matière d'installation d'équipements de transmission d'informations LRIT et devraient soumettre à l'OMI toute mesure appropriée.
- (26) La publication des données AIS et LRIT transmises par les navires ne devrait pas créer de risque pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou la protection de l'environnement marin.
- (27) Afin de garantir une exploitation optimale et harmonisée au niveau communautaire des informations concernant la sécurité maritime recueillies en vertu de la directive 2002/59/CE, la Commission devrait pouvoir assurer, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion de ces informations auprès des autorités désignées par les États membres.
- (28) Dans ce contexte, l'élaboration du système «Equasis» a montré combien il importait de promouvoir une culture de la sécurité maritime, particulièrement auprès des entreprises de transport maritime. La Commission devrait pouvoir contribuer à la diffusion, notamment par le biais de ce système, de toutes les informations liées à la sécurité maritime.
- (29) Le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) ⁽¹⁾ regroupe les tâches des comités institués en vertu de la législation communautaire pertinente en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord. Il y a donc lieu de remplacer le comité existant par le COSS.
- (30) Il convient également de prendre en compte les modifications apportées aux instruments internationaux auxquels il est fait référence.
- (31) 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⁾.
- (32) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la directive 2002/59/CE afin d'y appliquer les modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de cette 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.
- (33) Conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime ⁽³⁾, l'Agence fournit l'assistance nécessaire à la Commission et aux États membres afin de les aider à appliquer la directive 2002/59/CE.
- (34) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽⁴⁾, 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.
- (35) Il y a donc lieu de modifier en conséquence la directive 2002/59/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications

La directive 2002/59/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, le paragraphe 2 est modifié comme suit:

a) Les mots introductifs sont remplacés par le texte suivant:

«Sauf disposition contraire, la présente directive ne s'applique pas:»

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

b) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord.»

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le point a) est modifié comme suit:

i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«instruments internationaux pertinents” les instruments suivants, dans leur version actualisée:»;

ii) les tirets suivants sont ajoutés:

— “résolution A.917 (22) de l'OMI”, la résolution 917 (22) de l'Organisation maritime internationale intitulée “Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)”, telle que modifiée par la résolution A.956 (23) de l'OMI,

— “résolution A.949 (23) de l'OMI”, la résolution 949 (23) de l'Organisation maritime internationale portant “Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance”,

— “résolution A.950 (23) de l'OMI”, la résolution 950 (23) de l'Organisation maritime internationale intitulée “Services d'assistance maritime (MAS)”,

— “directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime”, les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session du 12 au 16 juin 2006.»

b) Le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) “autorités compétentes”, les autorités et les organisations désignées par les États membres pour exercer les fonctions prévues par la présente directive;»

c) Les points suivants sont ajoutés:

«s) “SafeSeaNet”, le système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission en collaboration avec les États membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire;

t) “service régulier”, une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage,

soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

u) “navire de pêche”, tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

v) “navire ayant besoin d'assistance”, sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

w) “LRIT”, un système d'identification et de suivi à distance des navires conformément à la règle SOLAS V/19-1.»

3) Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) par les navires de pêche

Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon d'un État membre et immatriculé dans la Communauté, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un État membre, ou débarquant ses captures dans le port d'un État membre est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, partie I, point 3, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.

Article 6 ter

Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT)

1. Les navires auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port d'un État membre.

Les États membres et la Commission coopèrent en vue d'établir les exigences concernant l'installation d'équipement de transmission des informations LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes d'AIS des États membres, et soumet à l'OMI toute mesure jugée opportune.

2. La Commission coopère avec les États membres pour créer un centre européen de données LRIT chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance.»

marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord, aux autorités compétentes nationales et locales d'un autre État membre.»

4) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

6) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Exigences d'information concernant le transport de marchandises dangereuses

1. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, dans le port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes:

- a) les informations énumérées à l'annexe I, point 2;
- b) pour les substances visées à l'annexe I de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC. 150 (77) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;
- c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physicochimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

2. Les navires en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans le port d'un État membre et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu du paragraphe 1, points a), b) et c).

3. Il est du devoir et de la responsabilité du chargeur de fournir une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au paragraphe 1.»

5) À l'article 14, deuxième alinéa, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) sur demande, en utilisant SafeSeaNet, et si nécessaire aux fins de la sécurité et de la sûreté maritimes ou de la protection de l'environnement marin, les États membres sont capables d'envoyer sans délai des informations concernant le navire et concernant les

«Article 15

Exemptions

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers assurés entre des ports situés sur leur territoire des exigences énoncées aux articles 4 et 13, pour autant que les conditions suivantes ont été remplies:

- a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée;
- b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe I, point 1, ou point 3, selon le cas, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations à l'autorité compétente, conformément à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 13, paragraphe 4, selon le cas;
- c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou à l'autorité compétente conformément à l'article 4 ou à l'article 13, selon le cas;
- d) des exemptions ne sont accordées qu'à des navires déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

Aux fins du premier alinéa, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 4 et 13 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

2. Quand un service régulier international est exploité entre deux ou plusieurs pays, dont au moins un État membre, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres d'accorder une exemption à ce service. Tous les États membres concernés, y compris les États côtiers concernés, coopèrent en vue d'octroyer une exemption pour le service en question conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions énoncées aux paragraphes 1 et 2 sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les États membres retirent immédiatement le bénéfice de l'exemption à la partie concernée.

4. Les États membres communiquent à la Commission une liste des compagnies et des navires exemptés en application du présent article, ainsi que toute mise à jour de cette liste.»

7) Les points suivants sont ajoutés à l'article 16, paragraphe 1:

d) les navires qui n'ont pas procédé à la notification ou ne disposent pas des certificats d'assurance ou des garanties financières prévus par la législation communautaire ou par la réglementation internationale;

e) les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer un risque pour l'environnement.»

8) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

Mesures en cas de risques liés à l'état des glaces

1. Si les autorités compétentes estiment, compte tenu de l'état des glaces, qu'il existe un risque important pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour la protection de leurs zones maritimes ou côtières ou de celles d'autres États:

a) elles fournissent aux capitaines des navires qui se trouvent dans une zone relevant de leur juridiction ou qui ont l'intention d'entrer dans un de leurs ports, ou d'en sortir, les informations appropriées sur l'état des glaces, les itinéraires recommandés et les services de brise-glaces dans la zone relevant de leur juridiction;

b) elles peuvent, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires ayant besoin d'assistance et d'autres obligations résultant de la réglementation internationale applicable, demander que les navires qui se trouvent dans la zone concernée et qui ont l'intention d'entrer dans un port ou un terminal, d'en sortir ou de quitter une zone de mouillage fournissent la preuve documentaire qu'ils satisfont aux exigences de résistance et de puissance

correspondant à la situation des glaces dans la zone concernée.

2. Les mesures prises en application du paragraphe 1 sont fondées, pour les données concernant l'état des glaces, sur des prévisions concernant la situation des glaces et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre.»

9) L'article 19 est modifié comme suit:

a) L'alinéa suivant est ajouté au paragraphe 2:

«À cette fin, ils transmettent aux autorités nationales compétentes, à leur demande, les informations visées à l'article 12.»

b) Le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Conformément à leur droit national, les États membres tiennent compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime dans les eaux relevant de leur juridiction.»

10) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

«Article 20

Autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes qui ont l'expertise requise et le pouvoir, au moment de l'opération, de prendre de leur propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires ayant besoin d'assistance.

2. L'autorité ou les autorités visées au paragraphe 1 peuvent, le cas échéant et en particulier en cas de menace pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement, prendre toute mesure incluse dans la liste non exhaustive de l'annexe IV.

3. L'autorité ou les autorités visées au paragraphe 1 se réunissent régulièrement pour échanger leur expertise et améliorer les mesures prises en vertu de du présent article. Elles se réunissent à tout moment en raison de circonstances particulières.»

11) Les articles suivants sont insérés:

«Article 20 bis

Plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance

1. Les États membres établissent des plans aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance dans les eaux relevant de leur juridiction, y compris le cas échéant les risques pour les vies humaines et l'environnement. L'autorité ou les autorités visées à l'article 20, paragraphe 1, participent à l'établissement et à la réalisation de ces plans.

2. Les plans visés au paragraphe 1 sont élaborés après consultation des parties concernées, sur la base des résolutions A.949 (23) et A.950 (23) de l'OMI, et comportent au minimum les éléments suivants:

- a) l'identité de l'autorité ou des autorités chargée(s) de recevoir et de traiter les alertes;
- b) l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi;
- c) des informations relatives au littoral des États membres et tous éléments facilitant une évaluation préalable et une décision rapide quant au choix du lieu de refuge pour un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques;
- d) les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge;
- e) les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;
- f) les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international;
- g) les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

3. Les États membres publient le nom et l'adresse de contact des autorités compétentes visées à l'article 20, paragraphe 1, ainsi que des autorités désignées pour la réception et le traitement des alertes.

Les États membres communiquent aux États membres voisins, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans.

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues dans les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, les États membres veillent à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

À la demande des États membres, les destinataires des informations visées aux deuxième et troisième alinéas sont tenus à une obligation de confidentialité.

4. Les États membres informent la Commission le 30 novembre 2010 au plus tard des mesures prises en application du présent article.

Article 20 ter

Décision d'accueillir des navires

L'autorité ou les autorités visées à l'article 20, paragraphe 1, décident de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article 20 bis. L'autorité ou les autorités font en sorte que les navires soient admis dans un lieu de refuge si elles considèrent qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger les vies humaines ou l'environnement.

Article 20 quater

Garanties financières et compensations

1. L'absence de certificat d'assurance au sens de l'article 6 de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 sur l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (*) n'exonère pas un État membre de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 20 ter et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour qu'un État membre refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, un État membre peut, quand il accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au capitaine du navire la présentation d'un certificat d'assurance au sens de l'article 6 de la directive 2009/20/CE. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire.

Article 20 quinquies

Examen par la Commission

La Commission examine les mécanismes existant au sein des États membres pour l'indemnisation du préjudice économique potentiel subi par un port ou un organisme résultant d'une décision prise sur la base de l'article 20, paragraphe 1. Sur la base de cet examen, elle présente et évalue différentes options politiques. La Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil le 31 décembre 2011 au plus tard sur les résultats de l'examen.

(*) JO L 131 du 28.5.2009, p. 128»

12) L'article suivant est inséré:

«Article 22 bis

SafeSeaNet

1. Les États membres mettent en place, au niveau national ou local, des systèmes de gestion des informations maritimes afin d'assurer le traitement des informations visées dans la présente directive.

2. Les systèmes mis en place en application du paragraphe 1 permettent une exploitation opérationnelle des informations recueillies et satisfont notamment aux conditions énoncées à l'article 14.

3. Afin de garantir un échange efficace des informations visées dans la présente directive, les États membres veillent à ce que les systèmes nationaux ou locaux mis en place pour recueillir, traiter et conserver ces informations puissent être interconnectés avec SafeSeaNet. La Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24. La description et les principes fondamentaux de SafeSeaNet sont mentionnés à l'annexe III.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, lorsqu'ils opèrent dans le cadre d'accords intra-communautaires ou dans le cadre d'accords régionaux ou de projets transfrontaliers, interrégionaux ou transnationaux au sein de la Communauté, les États membres veillent à ce que les systèmes ou réseaux d'information développés soient conformes aux exigences de la présente directive et soient compatibles avec SafeSeaNet et connectés à celui-ci.»

13) L'article 23 est modifié comme suit:

a) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) étendre la couverture du système communautaire de suivi et d'information sur le trafic des navires et/ou

l'actualiser en vue d'améliorer l'identification et le suivi des navires, en tenant compte des progrès réalisés dans le domaine des technologies de l'information et des communications. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, si nécessaire, des systèmes de comptes rendus obligatoires, des services de trafic maritime obligatoires et des systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation. Ils coopèrent aussi, au sein des instances régionales ou internationales concernées, à la mise au point de systèmes d'identification et de suivi à distance;»

b) Le point suivant est ajouté:

«e) assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe I, développer et actualiser SafeSeaNet.»

14) L'article suivant est inséré:

«Article 23 bis

Traitement et gestion des informations relatives à la sécurité maritime

1. La Commission assure, si nécessaire, le traitement, l'exploitation et la diffusion auprès des autorités désignées par les États membres des informations recueillies en application de la présente directive.

2. S'il y a lieu, la Commission contribue à la mise au point et au fonctionnement de systèmes de collecte et de diffusion de données relatives à la sécurité maritime, notamment par le biais du système "Equasis" ou de tout autre système public équivalent.»

15) L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

«Article 24

Confidentialité des informations

1. Les États membres, conformément à la législation communautaire ou nationale, prennent les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité des informations qui leur sont transmises en application de la présente directive et n'utilisent ces informations qu'en conformité avec la présente directive.

2. La Commission étudie comment faire face aux problèmes dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information, et propose des modifications appropriées de l'annexe III en vue d'améliorer la sécurité du réseau.»

16) Les articles 27 et 28 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 27

Procédure de modification

1. Les références aux instruments de la Communauté et de l'OMI, les définitions de l'article 3 et les annexes peuvent être modifiées afin de les mettre en conformité avec le droit communautaire ou international qui a été adopté ou modifié ou qui est entré en vigueur, dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

Ces mesures, qui visent 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 28, paragraphe 2.

2. Les annexes I, III et IV peuvent être modifiées à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de la présente directive, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de celle-ci.

Ces mesures, qui visent 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 28, paragraphe 2.

Article 28

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), établi par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. 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.

(*) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.»

17) À l'annexe I, point 4, le tiret X est remplacé par le texte suivant:

«— X. Informations diverses:

— caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 1 000,

— conditions de navigation.»

18) Le point suivant est ajouté à l'annexe II, partie I:

«3. Navires de pêche

Les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 bis selon le calendrier suivant:

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014.

Les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 bis à partir du 30 novembre 2010.»

19) L'annexe III est remplacée par le texte figurant en l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 30 novembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE

«ANNEXE III

MESSAGES ÉLECTRONIQUES ET SAFESEANET**1. Concept général et architecture**

Le système d'échange d'informations maritime communautaire, SafeSeaNet, permet de recevoir, de stocker, d'extraire et d'échanger des informations aux fins de la sécurité maritime, de la sûreté portuaire et maritime, de la protection de l'environnement marin et de l'efficacité du trafic et du transport maritimes.

SafeSeaNet est un système spécialisé créé pour faciliter l'échange d'informations sous forme électronique entre les États membres et pour fournir à la Commission les informations pertinentes conformément à la législation communautaire. Il comprend un réseau de systèmes nationaux SafeSeaNet dans les États membres et un système central SafeSeaNet en tant que point nodal.

Le réseau SafeSeaNet relie entre eux tous les systèmes nationaux SafeSeaNet et inclut le système central SafeSeaNet.

2. Gestion, exploitation, développement et maintenance du SafeSeaNet**2.1. Responsabilités****2.1.1. Systèmes nationaux SafeSeaNet**

Les États membres assurent la mise en place et la maintenance d'un système national SafeSeaNet permettant l'échange d'informations maritimes entre utilisateurs autorisés sous la responsabilité d'une autorité nationale compétente (ANC).

L'ANC est responsable de la gestion du système national, ce qui inclut la coordination au niveau national des utilisateurs et des fournisseurs d'informations, et la responsabilité d'assurer que des UN LOCODES sont désignés et que l'infrastructure TI nécessaire et les procédures décrites dans le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3 sont établies et maintenues.

Le système national SafeSeaNet permet l'interconnexion des utilisateurs autorisés sous la responsabilité d'une ANC et peut être rendu accessible à des acteurs de l'industrie maritime identifiés (propriétaires de navires, agents, capitaines, chargeurs et autres), sur autorisation de l'ANC, en particulier pour faciliter la remise électronique de rapports en conformité avec la législation communautaire.

2.1.2. Système central SafeSeaNet

La Commission est chargée de la gestion et du développement du système central SafeSeaNet au niveau politique et de la surveillance du système SafeSeaNet, en coopération avec les États membres, alors que conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, l'Agence, en coopération avec les États membres et la Commission, est responsable de sa mise en œuvre technique.

Le système central SafeSeaNet agissant comme point nodal interconnecte tous les systèmes nationaux SafeSeaNet et établit l'infrastructure TI et les procédures nécessaires comme il est décrit dans le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3.

2.2. Principes de gestion

La Commission établit un groupe de pilotage de haut niveau, qui définit ses règles de fonctionnement, composé de représentants des États membres et de la Commission, afin:

- de formuler des recommandations en vue d'améliorer l'efficacité et la sûreté de SafeSeaNet,
- de fournir des orientations appropriées pour le développement de SafeSeaNet,
- d'assister la Commission dans l'évaluation de la performance de SafeSeaNet,
- d'approuver le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités visé au point 2.3 ainsi que toute modification qui y est apportée.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

2.3. Document de contrôle d'interface et des fonctionnalités et documentation technique SafeSeaNet

La Commission, en étroite coopération avec les États membres, assure l'élaboration et la maintenance d'un document de contrôle d'interface et des fonctionnalités (DCIF).

Le DCIF présente en détail les exigences de performance et les procédures applicables aux composantes nationales et centrales du SafeSeaNet destinées à assurer la conformité avec la législation communautaire pertinente.

Le DCIF comprend des règles relatives:

- aux orientations en matière de droits d'accès pour la gestion de la qualité des données,
- aux spécifications de sûreté pour la transmission et l'échange de données,
- à l'archivage des informations au niveau national et au niveau central.

Le DCIF comprend des indications sur les moyens de stockage et l'accessibilité des informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes concernant des services réguliers pour lesquels une exemption a été accordée conformément à l'article 15.

Une documentation technique relative au SafeSeaNet, telle que les normes pour le format d'échange de données, les manuels de l'utilisateur et les spécifications de sûreté du réseau, est élaborée et actualisée par l'Agence en coopération avec les États membres.

3. Échange de données via SafeSeaNet

Le système utilise les normes des entreprises et permet d'interagir avec les systèmes publics et privés utilisés pour créer, fournir ou recevoir des informations au sein du SafeSeaNet.

La Commission et les États membres coopèrent afin d'examiner la viabilité et le développement de fonctionnalités les plus à même de permettre aux fournisseurs de données, y compris les capitaines, les armateurs, les agents, les opérateurs, les chargeurs et les autorités compétentes de soumettre les informations une seule fois. Les États membres assurent que les informations transmises sont disponibles pour être utilisées dans tout rapport, notification et VTMS pertinents.

Les messages électroniques échangés conformément à la présente directive et à la législation communautaire pertinente sont diffusés via SafeSeaNet. À cette fin, les États membres assurent l'élaboration et la maintenance des interfaces nécessaires à la transmission automatique de données par voie électronique dans SafeSeaNet.

Lorsque les règles internationales autorisent l'acheminement d'informations LRIT concernant des navires de pays tiers, SafeSeaNet est utilisé pour diffuser avec un niveau de sécurité approprié auprès des États membres les informations LRIT reçues conformément à l'article 6 *ter* de la présente directive.

4. Sécurité et droits d'accès

Le système central SafeSeaNet et les systèmes nationaux SafeSeaNet sont conformes aux exigences de la présente directive concernant la confidentialité de l'information ainsi que les principes de sécurité et les spécifications figurant dans le DCIF, en particulier en ce qui concerne les droits d'accès.

Les États membres identifient tous les utilisateurs auxquels une fonction et des droits d'accès sont conférés conformément au DCIF.»

DIRECTIVE 2009/18/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 avril 2009****établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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, au vu du projet commun approuvé le 3 février 2009 par le comité de conciliation ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de maintenir un niveau général de sécurité élevé dans le secteur des transports maritimes en Europe et de tout mettre en œuvre afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents de mer.
- (2) L'organisation diligente d'enquêtes techniques sur les accidents de mer améliore la sécurité maritime étant donné qu'elle contribue à prévenir la répétition de tels accidents qui entraînent la perte de vies humaines, la perte de navires et la pollution de l'environnement marin.

(3) Le Parlement européen, dans sa résolution du 21 avril 2004 sur le renforcement de la sécurité maritime ⁽⁴⁾, a invité instamment la Commission à présenter une proposition de directive concernant les enquêtes sur les accidents de navigation.

(4) L'article 2 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ci-après dénommée «CNUDM») établit le droit d'un État côtier d'enquêter sur la cause de tout accident de mer survenant dans sa mer territoriale susceptible de présenter un danger pour la vie humaine ou l'environnement, de nécessiter l'intervention de ses autorités de recherche et de sauvetage ou d'affecter d'une autre manière cet État côtier.

(5) L'article 94 de la CNUDM établit que l'État du pavillon ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur certains accidents de mer ou incidents de navigation survenus en haute mer.

(6) La règle I/21 de la Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS 74»), la Convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge et la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires établissent les responsabilités incombant à l'État du pavillon en ce qui concerne l'exécution d'enquêtes sur les accidents et la communication des conclusions pertinentes à l'Organisation maritime internationale (OMI).

(7) Le code d'application des instruments obligatoires de l'OMI annexé à la résolution A.996(25) de l'Assemblée de l'OMI du 29 novembre 2007 rappelle l'obligation qu'ont les États du pavillon de faire en sorte que les enquêtes sur la sécurité en mer soient menées par des enquêteurs suffisamment qualifiés et connaissant bien les questions liées aux accidents et aux incidents de mer. Ce code exige en outre que les États du pavillon soient à même de mettre à disposition des enquêteurs qualifiés à cette fin, où que l'accident ou l'incident se soit produit.

⁽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 (JO C 74 E du 30.3.2008, p. 546), position commune du Conseil du 6 juin 2008 (JO C 184 E du 22.7.2008, p. 23). Position du Parlement européen du 24 septembre 2008 (non encore parue au Journal officiel), décision du Conseil du 26 février 2009 et résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO C 104 E du 30.4.2004, p. 730.

- (8) Il convient de tenir compte du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997 (ci-après dénommé «code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer»), qui prévoit la mise en œuvre d'une approche commune pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer et la coopération entre les États en vue d'identifier les facteurs à l'origine de tels événements. Il convient également de tenir compte des résolutions A.861(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997 et MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 17 mai 2004, qui fournissent une définition de l'enregistreur des données du voyage.
- (9) Les gens de mer sont reconnus comme appartenant à une catégorie spéciale de travailleurs et, eu égard à la nature mondiale des activités de transport maritime et aux différentes sphères de compétence avec lesquelles elles peuvent entrer en contact, ils nécessitent une protection spéciale, particulièrement en ce qui concerne les contacts avec les autorités publiques. Dans l'intérêt d'une sécurité maritime accrue, les gens de mer devraient pouvoir se fonder sur un traitement équitable en cas d'accident de mer. Leurs droits humains et leur dignité devraient être préservés à tout moment, et toutes les enquêtes de sécurité conduites de manière équitable et diligente. À cette fin, les États membres devraient, conformément à leur législation nationale, tenir compte davantage des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident.
- (10) Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques, devraient protéger les déclarations des témoins à la suite d'un accident et empêcher qu'elles soient utilisées à des fins autres que celles des enquêtes de sécurité, avec pour objectif d'éviter toute mesure discriminatoire ou de rétorsion contre les témoins prise en raison de leur participation aux enquêtes.
- (11) 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⁾ prévoit l'obligation pour les États membres de définir, dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, un statut juridique leur permettant, à eux et à tout autre État membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer, coopérer ou, dans les cas prévus par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, procéder à toute enquête sur les accidents ou incidents de mer impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse.
- (12) 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⁽²⁾ prévoit l'obligation pour les États membres de satisfaire aux dispositions du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et de veiller à ce que les conclusions de l'enquête effectuée après un accident soient publiées dans les meilleurs délais après la clôture de celle-ci.
- (13) Il est de la plus haute importance que les enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents impliquant des navires de mer ou d'autres navires dans des zones portuaires ou d'autres zones maritimes réglementées soient effectuées de manière objective afin d'établir de façon probante les circonstances et les causes de ces accidents ou incidents. Il convient donc qu'elles soient menées par des enquêteurs qualifiés, sous le contrôle d'un organisme ou d'une entité indépendant(e), dotés des compétences nécessaires afin d'éviter tout conflit d'intérêts.
- (14) Il convient que les États membres veillent, dans le respect de leur législation en ce qui concerne les compétences des autorités responsables de l'enquête judiciaire et en collaboration avec elles, à permettre, s'il y a lieu, aux responsables de l'enquête technique de s'acquitter de leurs fonctions dans les meilleures conditions possibles.
- (15) La présente directive devrait s'appliquer sans préjudice de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁽³⁾.
- (16) Les États membres devraient faire en sorte que leur système juridique leur permette, à eux et à tout autre État membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer ou de coopérer aux enquêtes sur les accidents sur la base des dispositions du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer, ou de diriger lesdites enquêtes.
- (17) En principe, chaque accident ou incident de mer devrait faire l'objet d'une seule enquête menée par un État membre, ou par un État membre principalement responsable de l'enquête avec la participation de tout autre État ayant d'importants intérêts en jeu. Dans des cas exceptionnels dûment justifiés impliquant plusieurs États membres en lien avec le pavillon du navire concerné, du lieu de l'accident ou de la nationalité des victimes, des enquêtes parallèles pourraient être conduites.
- (18) Un État membre peut déléguer à un autre État membre la tâche de diriger une enquête de sécurité sur un accident ou incident de mer (ci-après dénommée «enquête de sécurité») ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête, en vertu d'un accord mutuel.

(1) JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

(2) JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

(3) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- (19) Les États membres devraient tout mettre en œuvre pour ne pas faire payer les coûts de l'assistance demandée dans le cadre d'enquêtes de sécurité auxquelles participent au moins deux États membres. Dans les cas où il est fait appel à l'assistance d'un État membre qui ne participe pas à l'enquête de sécurité, il convient que les États membres se mettent d'accord sur le remboursement des frais encourus.
- (20) En vertu de la règle V/20 de la convention SOLAS 74, les navires à passagers et les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'enregistreurs des données du voyage afin de faciliter les enquêtes sur les accidents. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents de navigation, il convient que ces équipements soient systématiquement exigés à bord des navires effectuant des voyages nationaux ou internationaux et faisant escale dans des ports de la Communauté.
- (21) Les données fournies par un système enregistreur des données du voyage, ainsi que par d'autres dispositifs électroniques, peuvent être utilisées tant rétrospectivement, après un accident ou un incident de mer, pour en étudier les causes, que préventivement, pour en tirer des enseignements sur les circonstances susceptibles de conduire à de tels événements. Les États membres devraient veiller à ce que les données de ce type, lorsqu'elles sont disponibles, soient correctement utilisées à ces deux fins.
- (22) Le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ exige que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «l'Agence») collabore avec les États membres pour mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique relative à la mise en œuvre de la législation communautaire. Dans le domaine des enquêtes sur les accidents, l'Agence a pour tâche spécifique de faciliter la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration, compte dûment tenu des différents systèmes juridiques existant dans les États membres, d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents de mer répondant à des principes convenus au niveau international.
- (23) En vertu du règlement (CE) n° 1406/2002, l'Agence facilite la coopération dans le soutien fourni par les États membres aux activités relatives aux enquêtes et dans l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.
- (24) Il convient de prendre en considération toutes les leçons pertinentes tirées des analyses des enquêtes sur les accidents lors de l'élaboration ou de la modification de la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer.
- (25) Les recommandations de sécurité qui résultent d'une enquête de sécurité devraient être dûment prises en compte par les États membres et par la Communauté.
- (26) Étant donné que le but d'une enquête technique de sécurité est de prévenir les accidents et les incidents de mer, ses conclusions et recommandations de sécurité ne devraient en aucun cas déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes.
- (27) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la sécurité maritime dans la Communauté et, partant, la réduction des risques d'accidents de mer à l'avenir, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut arrêter 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 cet objectif.
- (28) 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⁾.
- (29) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier la présente directive afin d'y appliquer les modifications ultérieures apportées aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents, et à adopter ou à modifier la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels 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.
- (30) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽³⁾, 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,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de mer à l'avenir:

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- a) en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents et incidents de mer, afin d'en déterminer les causes; et
- b) en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives.

2. Les enquêtes effectuées en vertu de la présente directive n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes. Néanmoins, les États membres veillent à ce que l'organisme ou l'entité d'enquête (ci-après dénommés «organisme d'enquête») ne s'interdise pas, du fait qu'il est possible de déterminer les fautes ou les responsabilités à partir des conclusions, de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux accidents et aux incidents de mer qui:

- a) impliquent des navires battant pavillon d'un État membre;
- b) surviennent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures des États membres, telles que définies par la CNUDM; ou
- c) mettent en jeu d'autres intérêts importants des États membres.

2. La présente directive ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement:

- a) des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;
- b) des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;
- c) des bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures;
- d) des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;
- e) des unités fixes de forage au large.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive:

- 1) on entend par «code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer», le code pour la

conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour;

- 2) les termes suivants sont entendus au sens des définitions figurant dans le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer:

- a) «accident de mer»;
- b) «accident très grave»;
- c) «incident de mer»;
- d) «enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer»;
- e) «État principalement responsable de l'enquête»;
- f) «État ayant d'importants intérêts en jeu»;

- 3) les termes «accident grave» s'entendent conformément à la définition actualisée contenue dans la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.3 du comité de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin de l'OMI du 18 décembre 2008;

- 4) on entend par «directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer», les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session des 12-16 juin 2006;

- 5) les termes «transbordeur roulier» et «engin à passagers à grande vitesse» sont entendus au sens des définitions figurant dans l'article 2 de la directive 1999/35/CE;

- 6) les termes «enregistreur des données du voyage» (ci-après dénommé «VDR») sont entendus au sens de la définition figurant dans les résolutions A.861(20) de l'Assemblée de l'OMI et MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI;

- 7) par «recommandation de sécurité», on entend toute proposition faite, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle:

- a) par l'organisme d'enquête de l'État qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,

- b) par la Commission sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées.

*Article 4***Statut des enquêtes de sécurité**

1. Les États membres définissent, conformément à leurs systèmes juridiques, le statut juridique de l'enquête de sécurité de manière que ces enquêtes puissent être menées aussi efficacement et rapidement que possible.

Les États membres veillent, dans le respect de leur législation et, le cas échéant, par la collaboration des autorités responsables de l'enquête judiciaire, à ce que les enquêtes de sécurité:

- a) soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes; et
- b) ne soient pas indûment empêchées, suspendues ou retardées du fait de ces autres enquêtes.

2. Les règles que doivent définir les États membres prévoient, conformément au cadre de coopération permanente visé à l'article 10, des dispositions en vue d'autoriser:

- a) une coopération et une assistance mutuelle dans le cadre des enquêtes de sécurité dirigées par d'autres États membres, ou la délégation à un autre État membre de la conduite d'une telle enquête conformément à l'article 7; et
- b) une coordination des activités de leurs organismes d'enquête respectifs dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.

*Article 5***Obligation d'enquêter**

1. Chaque État membre s'assure que l'organisme d'enquête visé à l'article 8 effectue une enquête de sécurité après un accident de mer très grave:

- a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l'accident;
- b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident; ou
- c) touchant d'importants intérêts de l'État membre, quel que soit le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

2. En outre, dans le cas d'accidents graves, l'organisme d'enquête effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Lorsque l'organisme d'enquête décide de ne pas effectuer une enquête de sécurité, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17, paragraphe 3.

Dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, l'organisme d'enquête décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Dans les décisions visées aux premier et second alinéas, l'organisme d'enquête tient compte de la gravité de l'accident ou de l'incident de mer, du type de navire et/ou de cargaison impliqués, et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité soient susceptibles de conduire à la prévention des accidents et incidents futurs.

3. La portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité sont déterminées par l'organisme d'enquête de l'État principalement responsable de l'enquête, en collaboration avec les organismes équivalents des autres États ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre l'objectif de la présente directive et de manière à prévenir des accidents ou incidents futurs.

4. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'organisme d'enquête suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 2, point e), du règlement (CE) n° 1406/2002. Les enquêteurs peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si cela est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête. La Commission adopte ou modifie la méthodologie aux fins de la présente directive, en prenant en considération toutes les leçons pertinentes tirées des analyses des enquêtes de sécurité.

Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 19, paragraphe 3.

5. Une enquête de sécurité est ouverte dès que possible après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer et, en tout état de cause, dans un délai de deux mois au plus.

*Article 6***Obligation de notification**

Un État membre exige, dans le cadre de son système juridique, que les autorités compétentes et/ou les parties concernées notifient sans délai à son organisme d'enquête tous les accidents et incidents qui relèvent de la présente directive.

*Article 7***Responsabilité de la conduite d'enquêtes de sécurité et participation à celles-ci**

1. En principe, chaque accident ou incident de mer fait l'objet d'une seule enquête, menée par un État membre, ou par un État membre principalement responsable de l'enquête avec la participation de tout autre État ayant d'importants intérêts en jeu.

Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux États membres, les États membres concernés coopèrent par conséquent afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'État membre qui conduit l'enquête. Ils mettent tout en œuvre pour tomber d'accord sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'État membre principalement responsable de l'enquête de sécurité. Ils ont également droit à ce que l'État membre principalement responsable de l'enquête prenne en considération leur point de vue.

La conduite d'enquêtes parallèles sur le même accident ou incident de mer est strictement limitée aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, les États membres notifient à la Commission les motifs de telles enquêtes parallèles. Les États membres conduisant des enquêtes de sécurité parallèles coopèrent entre eux. En particulier, les organismes d'enquête concernés échangent toutes informations pertinentes collectées lors de leurs enquêtes respectives, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.

Les États membres s'abstiennent de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité relevant de la présente directive.

2. Nonobstant le paragraphe 1, chaque État membre demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'État principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente directive et du droit international, un État membre peut, cas par cas, déléguer à un autre État membre, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'État membre dans la mer territoriale ou les eaux intérieures, telles que définies par la CNUDM, duquel l'accident ou l'incident est survenu ou, si celui-ci est survenu dans d'autres eaux, par le dernier État membre visité par ce navire. Cet État reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu

jusqu'à ce que l'État principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

*Article 8***Organismes d'enquête**

1. Les États membres font en sorte que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial, doté des compétences nécessaires et composé d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.

Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'organisme d'enquête est indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée.

Les États membres sans littoral qui n'ont ni navires, ni bateaux battant leur pavillon désignent un service responsable indépendant pour collaborer à l'enquête menée en vertu de l'article 5, paragraphe 1, point c).

2. L'organisme d'enquête veille à ce que les différents enquêteurs aient des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leurs fonctions normales d'enquête. L'organisme d'enquête garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, s'il y a lieu.

3. Les activités confiées à l'organisme d'enquête peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité maritime, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

4. Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, veillent à ce que les enquêteurs travaillant pour leur organisme d'enquête, ou pour tout autre organisme d'enquête auquel ils ont délégué la conduite de l'enquête de sécurité, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires reçoivent toute information pertinente pour la conduite de l'enquête de sécurité et soient donc autorisés à:

- a) accéder librement à tous les secteurs concernés ou au lieu de l'accident quel qu'il soit, ainsi qu'à tout navire, épave ou structure, y compris la cargaison, les équipements et les débris;
- b) assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;

- d) consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre personne, objet, situation ou circonstance;
- e) accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;
- f) demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;
- g) auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité;
- h) obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'État membre;
- i) demander l'aide des autorités compétentes des États concernés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port, les gardes-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.

5. L'organisme d'enquête est autorisé à agir immédiatement lorsqu'il est informé d'un accident, quel que soit le moment, et à obtenir des moyens suffisants pour exercer ses fonctions en toute indépendance. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

6. L'organisme d'enquête peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente directive avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de mer, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

Article 9

Confidentialité

Sans préjudice de la directive 95/46/CE, les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques, s'assurent que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'autorité compétente de l'État membre concerné ne décide qu'un intérêt public supérieur justifie la divulgation:

- a) toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'organisme d'enquête au cours de l'enquête de sécurité;

- b) les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
- c) les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

Article 10

Cadre de coopération permanente

1. Les États membres établissent, en étroite collaboration avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs organismes d'enquête de sécurité respectifs à coopérer entre eux dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.

2. Les règles de fonctionnement du cadre de coopération permanente et les modalités organisationnelles y relatives sont décidées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

3. À l'intérieur du cadre de coopération permanente, les organismes d'enquête des États membres conviennent notamment des meilleures manières de coopérer en vue:

- a) de permettre aux organismes d'enquête de partager des installations, du matériel et des équipements pour l'examen technique de l'épave et de l'équipement d'un navire et d'autres objets utiles à l'enquête de sécurité, notamment pour l'extraction et l'analyse d'informations contenues dans les VDR ou d'autres instruments électroniques;
- b) de s'apporter mutuellement l'assistance ou l'expertise technique nécessaires à l'exécution de tâches spécifiques;
- c) d'obtenir et de partager des informations utiles à l'analyse des données de l'accident et de formuler des recommandations de sécurité appropriées au niveau communautaire;
- d) de définir des principes communs pour le suivi des recommandations de sécurité et pour l'adaptation des méthodes d'investigation au progrès scientifique et technique;
- e) de gérer de manière appropriée les alertes précoces visées à l'article 16;
- f) de définir des règles de confidentialité pour la mise en commun des dépositions des témoins, dans le respect de la réglementation nationale, et pour le traitement des données et des autres informations visées à l'article 9, y compris dans les relations avec les pays tiers;
- g) d'organiser, s'il y a lieu, des actions de formation adaptées à chaque enquêteur;

- h) de promouvoir la collaboration avec les organismes d'enquête de pays tiers et avec les organisations internationales chargées des enquêtes sur les accidents de mer dans les domaines relevant de la présente directive;
- i) de communiquer toute information pertinente aux organismes d'enquête chargés des enquêtes de sécurité.

Article 11

Coûts

1. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux États membres, les activités respectives sont gratuites.
2. Dans les cas où il est fait appel à l'assistance d'un État membre qui ne participe pas à l'enquête de sécurité, les États membres se mettent d'accord sur le remboursement des frais encourus.

Article 12

Coopération avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu

1. Les États membres coopèrent, dans toute la mesure du possible, aux enquêtes de sécurité avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu.
2. Les pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu sont, d'un commun accord, autorisés à participer à une enquête de sécurité conduite par un État membre en vertu de la présente directive, à n'importe quel stade de l'enquête.
3. La coopération d'un État membre à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant de la présente directive qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête. Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participent un ou plusieurs États membres, ces derniers peuvent décider de ne pas mener une enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

Article 13

Préservation des preuves

Les États membres adoptent des dispositions en vue de veiller à ce que les parties concernées par des accidents et des incidents relevant de la présente directive mettent tout en œuvre pour:

- a) sauvegarder toutes les informations provenant de cartes marines, journaux de bord, enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, notamment les informations recueillies par les VDR et autres appareils électroniques, portant sur la période antérieure, concomitante et postérieure à l'accident;

- b) empêcher que ces informations soient écrasées ou altérées d'une autre manière;
- c) empêcher toute interférence avec tout autre matériel qui pourrait raisonnablement être jugé utile à l'enquête de sécurité relative à l'accident;
- d) agir promptement pour recueillir et conserver tout élément de preuve aux fins des enquêtes de sécurité.

Article 14

Rapports sur les accidents

1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente directive donnent lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'organisme d'enquête compétent et conformément aux sous-parties pertinentes de l'annexe I.

Les organismes d'enquête peuvent décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de mer très grave ou grave, selon le cas, et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents et d'incidents futurs donne lieu à la publication d'un rapport simplifié.

2. Les organismes d'enquête mettent tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport visé au paragraphe 1, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport final dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident.

3. L'organisme d'enquête de l'État principalement responsable de l'enquête envoie une copie du rapport final, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire à la Commission. Il tient compte des remarques techniques que la Commission pourrait formuler sur les rapports finaux, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité du rapport de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la présente directive.

Article 15

Recommandations de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les recommandations de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération par leurs destinataires et, le cas échéant, fassent l'objet d'un suivi adéquat dans le respect du droit communautaire et du droit international.
2. S'il y a lieu, un organisme d'enquête ou la Commission formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.
3. En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident.

*Article 16***Système d'alerte précoce**

Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'organisme d'enquête d'un État membre, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau communautaire pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.

S'il y a lieu, la Commission lance un message d'alerte à l'attention des autorités compétentes de tous les autres États membres, des professionnels du secteur maritime et de toute autre partie intéressée.

*Article 17***Base de données européenne sur les accidents de mer**

1. Les données sur les accidents et les incidents de mer sont stockées et analysées dans la base de données électronique européenne qui sera établie par la Commission et qui s'intitulera «Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer» (*European Marine Casualty Information Platform — EMCIP*).
2. Les États membres indiquent à la Commission les autorités qui seront autorisées à consulter la base de données.
3. Les organismes d'enquête des États membres notifient à la Commission les accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant à l'annexe II. Ils communiquent en outre à la Commission les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.
4. La Commission et les États membres mettent au point le schéma de la base de données ainsi qu'une méthode de notification des données dans les délais appropriés.

*Article 18***Traitement équitable des gens de mer**

Conformément à leur législation nationale, les États membres tiennent compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer dans les eaux relevant de leur juridiction.

*Article 19***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) établi par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

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 20***Compétences en matière de modification**

La Commission est autorisée à actualiser les définitions figurant dans la présente directive ainsi que les références faites aux actes communautaires et aux instruments de l'OMI, afin de les aligner sur les mesures prises par la Communauté ou par l'OMI qui sont entrées en vigueur, dans le respect des limites de la présente directive.

Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 19, paragraphe 3.

Selon la même procédure, la Commission est également autorisée à modifier les annexes.

Les modifications du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

*Article 21***Mesures supplémentaires**

Aucune disposition de la présente directive n'interdit à un État membre de prendre des mesures supplémentaires concernant la sécurité maritime qui ne seraient pas prévues par celle-ci, pour autant que ces mesures n'enfreignent pas les dispositions de la présente directive, ni ne nuisent d'une façon ou d'une autre à la réalisation de son objectif, ni ne mettent en péril la réalisation de ses objectifs.

*Article 22***Sanctions**

Les États membres définissent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer qu'elles sont appliquées. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 23***Rapport d'application**

La Commission présente, tous les cinq ans, au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et le respect de la présente directive, et, si nécessaire, propose des mesures supplémentaires à la lumière des recommandations figurant dans ledit rapport.

*Article 24***Modifications d'actes en vigueur**

1. L'article 12 de la directive 1999/35/CE est supprimé.
2. L'article 11 de la directive 2002/59/CE est supprimé.

*Article 25***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 17 juin 2011.

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. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

*Article 26***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 27***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE I

Contenu des rapports d'enquête de sécurité

Avant-propos

Cette partie détermine l'objectif unique de l'enquête de sécurité, indique qu'une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute, et précise que le rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

(Le rapport ne devrait faire référence à aucune déposition de témoin, ni faire aucun lien entre une personne citée dans le rapport et une personne ayant témoigné au cours de l'enquête de sécurité.)

1. RÉSUMÉ

Cette partie expose les faits essentiels concernant l'accident ou l'incident de mer: ce qui s'est passé, quand, où et comment il a eu lieu; elle indique également si l'accident ou l'incident a causé des pertes en vies humaines, des blessures, des dommages au navire, à la cargaison, à des tiers ou à l'environnement.

2. INFORMATIONS FACTUELLES

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes fournissant suffisamment d'informations qui, selon l'organisme d'enquête, sont factuelles, étayent l'analyse et facilitent la compréhension.

Ces sous-parties comprennent notamment les informations suivantes:

2.1. Description du navire

Pavillon/registre d'immatriculation,
identification,
principales caractéristiques,
propriété et gestion,
détails de construction,
effectifs minimaux de sécurité,
cargaison autorisée.

2.2. Renseignements concernant le voyage

Ports d'escale,
type de voyage,
informations sur la cargaison,
équipage.

2.3. Informations concernant l'accident ou l'incident de mer

Type d'accident ou d'incident de mer,
date et heure,
position et lieu de l'accident ou de l'incident de mer,
environnement externe et interne,
exploitation du navire et partie du voyage,
localisation à bord,
données relatives aux facteurs humains,
conséquences (pour les personnes, le navire, la cargaison, l'environnement et autre).

2.4. Intervention de l'autorité compétente à terre et mesures d'urgence

Qui est intervenu,
moyens mis en œuvre,

vitesse de réaction,
mesures prises,
résultats obtenus.

3. EXPOSÉ

Cette partie reconstitue l'accident ou l'incident de mer en présentant la chronologie des événements qui se sont déroulés avant, pendant et après l'accident ou l'incident et le rôle joué par chaque élément (personne, matériel, environnement, équipement ou agent externe). La période couverte par l'exposé dépend du moment où se sont produits les événements accidentels particuliers qui ont directement contribué à la survenance de l'accident ou de l'incident de mer. Cette partie comporte également toutes les informations détaillées utiles à l'enquête de sécurité menée, y compris les résultats des études ou essais.

4. ANALYSE

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes et fournit une analyse de chaque événement lié à l'accident, assortie de commentaires portant sur les résultats de tout examen ou essai pertinent effectué au cours de l'enquête de sécurité et sur toute mesure de sécurité qui aurait déjà été adoptée pour prévenir des accidents de mer.

Ces sous-parties devraient notamment porter sur les aspects suivants:

- contexte et circonstances de fait liés à l'accident,
- erreurs humaines et omissions, événements faisant intervenir des matières dangereuses, facteurs environnementaux, défaillances des équipements et facteurs externes,
- facteurs contributifs impliquant les fonctions exercées, l'exploitation du navire, la gestion à terre ou l'effet des règles ou procédures.

L'analyse et les commentaires l'accompagnant permettent au rapport d'aboutir à des conclusions logiques, en établissant tous les facteurs contributifs et notamment ceux comportant des risques pour lesquels les moyens de défense ont été jugés inadéquats ou inexistant, que ce soit pour empêcher la survenance d'un événement accidentel ou pour en atténuer ou en éliminer les conséquences.

5. CONCLUSIONS

Cette partie récapitule les facteurs contributifs établis et les moyens de défense inadéquats ou inexistant (matériels, fonctionnels, symboliques ou de procédure) pour lesquels il conviendrait d'élaborer des mesures de sécurité afin de prévenir les accidents de mer.

6. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

S'il y a lieu, cette partie du rapport comporte des recommandations de sécurité reposant sur l'analyse et les conclusions et portant sur des domaines particuliers, comme la législation, la conception, les procédures, l'inspection, la gestion, la santé et la sécurité au travail, la formation, les travaux de réparation, la maintenance, l'assistance à terre et les mesures d'urgence.

Les recommandations de sécurité s'adressent aux personnes les mieux placées pour les appliquer, à savoir les armateurs, les gestionnaires, les organismes agréés, les autorités maritimes, les services de trafic maritime, les organismes d'intervention d'urgence, les organisations maritimes internationales et les institutions européennes, dans le but de prévenir des accidents de mer.

Cette partie présente également toutes les recommandations intermédiaires qui ont pu être formulées en matière de sécurité ou toutes les mesures de sécurité qui ont été prises au cours de l'enquête de sécurité.

7. ANNEXES

La liste de renseignements suivante, non exhaustive, est éventuellement jointe au rapport sous forme papier et/ou électronique:

- photographies, images vidéo, enregistrements audio, cartes marines, plans,
 - normes applicables,
 - termes techniques et abréviations utilisés,
 - études de sécurité spécifiques,
 - informations diverses.
-

ANNEXE II

DONNÉES À FOURNIR SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MER

(figurant dans la Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer)

Remarque: Les numéros soulignés indiquent qu'il convient de fournir des données pour chaque navire lorsque plusieurs navires sont impliqués dans l'accident ou l'incident de mer.

01. État membre responsable/personne de contact
02. État membre chargé de l'enquête
03. Rôle de l'État membre
04. État côtier concerné
05. Nombre d'États ayant d'importants intérêts en jeu
06. États ayant d'importants intérêts en jeu
07. Organisme notifiant
08. Heure de la notification
09. Date de la notification
10. Nom du navire
11. Numéro OMI/lettres distinctives
12. Pavillon du navire
13. Type d'accident ou d'incident de mer
14. Type de navire
15. Date de l'accident ou de l'incident de mer
16. Heure de l'accident ou de l'incident de mer
17. Position — latitude
18. Position — longitude
19. Lieu de l'accident ou de l'incident de mer
20. Port de départ
21. Port de destination
22. Dispositif de séparation du trafic
23. Partie du voyage
24. Exploitation du navire
25. Capacité à bord
26. Pertes en vies humaines:
 - Équipage
 - Passagers
 - Autres
27. Blessures graves:
 - Équipage
 - Passagers
 - Autres

- 28. Pollution
 - 29. Dommages au navire
 - 30. Dommages à la cargaison
 - 31. Autres dommages
 - 32. Description succincte de l'accident ou de l'incident de mer
 - 33. Brève description des motifs pour ne pas entreprendre d'enquête de sécurité
-

DIRECTIVE 2009/20/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 23 avril 2009
relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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) L'un des éléments de la politique communautaire des transports maritimes consiste à renforcer la qualité de la marine marchande en responsabilisant davantage tous les opérateurs économiques.
- (2) Des mesures de nature dissuasive ont d'ores et déjà été adoptées dans le cadre de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction ⁽⁴⁾.
- (3) Le 9 octobre 2008, les États membres ont adopté une déclaration dans laquelle ils ont unanimement reconnu l'importance que revêt l'application du protocole de 1996 à la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes par tous les États membres.
- (4) L'obligation d'assurance devrait permettre d'assurer une meilleure protection des victimes. Elle devrait également contribuer à éliminer les navires ne répondant pas aux normes et permettre de rétablir la concurrence entre opérateurs. De plus, dans sa résolution A.898(21), l'Organisation maritime internationale a invité les États à prier instamment les propriétaires de navires de souscrire une assurance appropriée.

(5) Le non-respect des dispositions de la présente directive devrait être corrigé. La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) ⁽⁵⁾ prévoit déjà l'immobilisation des navires en cas d'absence à bord des certificats qui doivent s'y trouver. Il convient toutefois de permettre l'expulsion d'un navire qui ne détient pas de certificat d'assurance. Les modalités de l'expulsion devraient permettre de remédier à la situation dans un délai raisonnable.

(6) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'introduction et la mise en œuvre de mesures appropriées dans le domaine du transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de ses dimensions et de ses 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,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive fixe les règles applicables à certains aspects des obligations qui incombent aux propriétaires de navires en ce qui concerne leur assurance pour les créances maritimes.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

2. La présente directive ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

3. La présente directive est sans préjudice des régimes établis par les instruments en vigueur dans l'État membre concerné et mentionnés à l'annexe.

⁽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 29 mars 2007 (JO C 27 E du 31.1.2008, p. 166), position commune du Conseil du 9 décembre 2008 (JO C 330 E du 30.12.2008, p. 7) et position du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 255 du 30.9.2005, p. 11.

⁽⁵⁾ Voir page 57 du présent Journal officiel.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «propriétaire du navire», le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affrètement coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire;
- b) «assurance», une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l'International Group of P&I Clubs et d'autres formes effectives d'assurance (y compris une assurance individuelle attestée) et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes;
- c) «convention de 1996», le texte consolidé de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), telle que modifiée par le protocole de 1996.

Article 4

Assurance pour les créances maritimes

1. Chaque État membre exige des propriétaires de navires battant son pavillon qu'ils souscrivent une assurance couvrant les navires en question.
2. Chaque État membre exige des propriétaires de navires battant un pavillon autre que le sien qu'ils aient souscrit une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de sa juridiction. Ce qui précède n'interdit pas aux États membres d'imposer, dans le respect du droit international, le respect de cette obligation lorsque ces navires opèrent dans leurs eaux territoriales.
3. L'assurance visée aux paragraphes 1 et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1996. Le montant de l'assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la convention de 1996.

Article 5

Inspections, conformité, expulsion des ports et refus d'accès aux ports

1. Chaque État membre veille à ce que toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de sa juridiction conformément à la directive 2009/16/CE comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat visé à l'article 6.

2. Si le certificat visé à l'article 6 ne se trouve pas à bord, et sans préjudice de la directive 2009/16/CE qui prévoit l'immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité sont en jeu, l'autorité compétente peut prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission, aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. Lorsque cette décision d'expulsion a été émise, tout État membre refuse l'accès de ce navire à l'ensemble de ses ports jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat visé à l'article 6.

Article 6

Certificats d'assurance

1. L'existence de l'assurance visée à l'article 4 est attestée par un ou plusieurs certificats délivrés par son fournisseur et présents à bord du navire.
2. Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants:
 - a) nom du navire, numéro IMO d'identification du navire et port d'immatriculation;
 - b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;
 - c) type et durée de l'assurance;
 - d) nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.
3. Si la langue utilisée dans les certificats n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

Article 7

Sanctions

Aux fins de l'article 4, paragraphe 1, 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 8

Rapports

La Commission adresse tous les trois ans, et pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2015, au Parlement européen et au Conseil un rapport concernant l'application de la présente directive.

*Article 9***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 2012. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

*Article 10***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 11***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
 - Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention SNPD).
 - Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention «Hydrocarbures de soute»).
 - Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (convention «Enlèvement des épaves»).
 - Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.
-

DIRECTIVE 2009/21/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 avril 2009****concernant le respect des obligations des États du pavillon****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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) Il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de la Communauté et celle des citoyens qui l'utilisent, ainsi que la protection de l'environnement.
- (2) En ce qui concerne la navigation internationale, l'adoption d'une série de conventions dont l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «OMI») est la dépositaire a permis de mettre en place un cadre complet renforçant la sécurité maritime et la protection de l'environnement contre la pollution par les navires.
- (3) En vertu des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) et des conventions dont l'OMI est dépositaire (ci-après dénommées «conventions de l'OMI»), il appartient aux États parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures qui peuvent être nécessaires pour

donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière à ce que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés et que leurs équipages se composent de gens de mer compétents.

- (4) Il convient de tenir dûment compte de la convention du travail maritime, qui a été adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) en 2006 et qui traite également des obligations liées à l'État du pavillon.
- (5) Le 9 octobre 2008, les États membres ont adopté une déclaration dans laquelle ils ont unanimement reconnu l'importance de l'application des conventions internationales concernant les obligations de l'État du pavillon afin d'améliorer la sécurité maritime et de contribuer à la prévention de la pollution causée par les navires.
- (6) La mise en œuvre des procédures recommandées par l'OMI dans la circulaire MSC/Circ. 1140/MEPC/Circ. 424 du 20 décembre 2004 sur le transfert de navires entre États devrait renforcer les dispositions des conventions de l'OMI et de la législation communautaire sur la sécurité maritime en matière de changement de pavillon et devrait améliorer la transparence dans les rapports entre États du pavillon, dans l'intérêt de la sécurité maritime.
- (7) La disponibilité d'informations concernant les navires battant pavillon d'un État membre ainsi que les navires ayant quitté le registre d'un État membre devrait rendre plus transparente la performance de la flotte de haute qualité, contribuer à un meilleur contrôle du respect des obligations de l'État du pavillon et garantir l'égalité de traitement entre les administrations.
- (8) Afin d'aider les États membres à améliorer encore leurs performances en tant qu'États du pavillon, il importe que leur administration soit régulièrement soumise à un audit.
- (9) Une certification de la qualité des procédures administratives conforme aux normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou à des normes équivalentes devrait par ailleurs garantir l'égalité de traitement entre les administrations.

⁽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 29 mars 2007 (JO C 27 E du 31.1.2008, p. 140), position commune du Conseil du 9 décembre 2008 (JO C 330 E du 30.12.2008, p. 13) et position du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

(10) 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 ⁽¹⁾.

(11) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'instauration et la mise en œuvre de mesures appropriées dans le domaine du transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de ses dimensions et de ses 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,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet:

- a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon; et
- b) de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de la législation maritime communautaire, telle qu'énumérée à l'article 2, point 2), du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) ⁽²⁾ ni de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) ⁽³⁾.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique à l'administration de l'État membre du pavillon battu par le navire.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «navire», un navire ou engin battant le pavillon d'un État membre entrant dans le champ d'application des conventions pertinentes de l'OMI et pour lequel un certificat est requis;
- b) «administration», les autorités compétentes de l'État membre du pavillon battu par le navire;
- c) «organisme agréé», un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte) ⁽⁴⁾;
- d) «certificats», les certificats légaux délivrés conformément aux conventions pertinentes de l'OMI;
- e) «audit de l'OMI», un audit mené conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24), adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 1^{er} décembre 2005.

Article 4

Conditions à satisfaire pour autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre le pavillon d'un État membre

1. Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné prend les mesures qu'il juge appropriées pour s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables. En particulier, il vérifie, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité. Il consulte, si nécessaire, l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés.

2. Chaque fois qu'un autre État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment le pavillon d'un État membre, l'État membre concerné fournit rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

⁽⁴⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

*Article 5***Immobilisation d'un navire battant le pavillon d'un État membre**

Lorsque l'administration est informée qu'un navire battant pavillon de l'État membre concerné est immobilisé dans un État du port, elle supervise, conformément aux procédures qu'elle a établies à cet effet, la mise en conformité du navire avec les conventions pertinentes de l'OMI.

*Article 6***Mesures d'accompagnement**

Les États membres veillent à ce que, au minimum, les informations énumérées ci-après concernant les navires battant leur pavillon soient conservées et demeurent aisément accessibles aux fins de la présente directive:

- a) caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.);
- b) dates des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires et complémentaires, ainsi que des audits;
- c) identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;
- d) identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et des dates des inspections;
- e) résultat des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port (anomalies: oui ou non, immobilisations: oui ou non);
- f) informations concernant les accidents maritimes;
- g) identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des douze derniers mois.

*Article 7***Procédure d'audit de l'État du pavillon**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que leur administration soit soumise à un audit de l'OMI au moins une fois tous les sept ans, sous réserve d'une réponse positive de l'OMI à la demande introduite en temps voulu par l'État membre concerné, et publient les conclusions de l'audit conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité.

Le présent article arrive à expiration au plus tard le 17 juin 2017, ou à une date antérieure, comme établi par la Commission conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 10, paragraphe 2, si un système d'audit obligatoire des États membres de l'OMI est entré en vigueur.

*Article 8***Système de gestion de la qualité et évaluation interne**

1. Le 17 juin 2012 au plus tard, chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

2. Les États membres qui figurent sur la liste noire ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste grise publiée dans le plus récent rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (ci-après dénommé «mémorandum») fournissent à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon, au plus tard quatre mois après la publication du rapport du mémorandum.

Ce rapport répertorie et analyse les principales causes de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise.

*Article 9***Rapports**

Tous les cinq ans et pour la première fois le 17 juin 2012 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive.

Ce rapport contient une évaluation des performances des États membres en tant qu'États du pavillon.

*Article 10***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.

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

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

*Article 11***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 17 juin 2011. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

*Article 12***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 13***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

Prix d'abonnement 2009 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 000 EUR par an (*)
Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	100 EUR par mois (*)
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	700 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	70 EUR par mois
Journal officiel de l'UE, série C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	40 EUR par mois
Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	500 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	360 EUR par an (= 30 EUR par mois)
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

(*) Vente au numéro: — jusqu'à 32 pages: 6 EUR
— de 33 à 64 pages: 12 EUR
— au-delà de 64 pages: prix fixé cas par cas

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un CD-ROM multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les publications payantes éditées par l'Office des publications sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>