

E 3091

ASSEMBLÉE NATIONALE

DOUZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 3 mars 2006

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 mars 2006

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant
le respect des obligations des États du pavillon.

COM(2005) 0586 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2005) 586 final

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon.

N A T U R E	S.O. Sans Objet	<p>Observations :</p> <p>L'objet du texte est l'amélioration des règles communautaires en matière de contrôle des pavillons et des navires. Il crée ou modifie des obligations pour les Etats, mais aussi pour les armateurs, qui portent atteinte au principe de liberté du commerce mais aussi à la liberté de circulation (interdiction d'appareillage par exemple).</p>
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
<p>Date d'arrivée au Conseil d'Etat :</p> <p align="center">02/03/2006</p>		
<p>Date de départ du Conseil d'Etat :</p> <p align="center">16/03/2006</p>		



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 27 février 2006 (28.02)
(OR. en)**

Dossiers interinstitutionnels:

2005/0236 (COD)

6843/06

LIMITE

**MAR 23
ENV 131
CODEC 201**

PROPOSITION

Origine: Commission européenne

En date du: 24 février 2006

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j. : COM(2005) 586 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.11.2005
COM(2005) 586 final

2005/0236 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant le respect des obligations des États du pavillon

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1497}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

La proposition de la Commission se situe dans un contexte international et européen en pleine évolution. Celle-ci traduit une réflexion générale sur les responsabilités des Etats dans la mise en œuvre des conventions internationales qu'ils ont ratifiées et qui sont entrées en vigueur.

Elle rend compte également de la nécessité toujours plus grande d'approfondir les règles existantes et leur application correcte, en remédiant aux carences constatées, en introduisant suffisamment d'entraide et de coopération entre les Etats, en leur permettant d'échanger leur pratique et leur savoir faire.

Elle rend compte de l'obligation pour la Commission de concrétiser l'article 3 paragraphe 1er de la directive 94/57/CE qui prévoit déjà les exigences de conformité des Etats du pavillon. Il ne s'agit donc pas d'adopter de nouvelles règles contenant de nouvelles contraintes mais de faire en sorte que les règles en vigueur soutiennent effectivement l'action plus générale de sécurité maritime, de protection des mers et de l'environnement.

Il est aberrant de constater qu'en dépit de la ratification par 164 Etats membres de l'Organisation Maritime Internationale et de leur engagement à appliquer les conventions relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution occasionnée par les navires, le niveau effectif de sécurité et de prévention de la pollution des navires, varie considérablement d'un pavillon à l'autre. De ce fait des navires sous normes qui continuent à naviguer à travers le monde, représentent un risque permanent pour les côtes européennes et engendrent une concurrence déloyale entre les entreprises de transport maritime. Cette triste réalité a été soulignée en 2003 par l'industrie maritime (Shipping Industry Guidelines on Flag State performance, Marisec 2003) et, surtout par les Ministres de 34 Etats de la région du Pacifique et de l'Atlantique réunis à Vancouver fin 2004 (Deuxième Conférence Ministérielle conjointe des Protocoles d'Entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'Etat du Port " Renforcer le cercle de responsabilité " Action interrégionale visant à mettre un terme à l'exploitation des navires inférieurs aux normes - (Colombie-Britannique) Canada 2 et 3 novembre 2004).

Pour sa part, l'industrie, a mis en exergue dans ses recommandations relatives au choix du pavillon, adressées aux compagnies maritimes propriétaires ou opérant des navires marchands, les disparités entre Etats du pavillon.

Dans leur déclaration conjointe de Vancouver les Ministres soulignent que "l'exploitation de navires inférieurs aux normes persiste toujours dans certaines régions. Il est donc nécessaire de poser d'autres gestes pour combattre les armateurs et les exploitants de navires qui continuent de mener leurs activités de façon irresponsable, sans tenir compte des règles internationales et des pratiques sécuritaires. Depuis la première Conférence, tenue en mars 1998, on a observé d'autres accidents et incidents maritimes alarmants, qui se sont soldés par la perte de vies humaines et par la

pollution des océans. Ces accidents et incidents maritimes ont entraîné de lourdes pertes économiques, des dommages à l'environnement et des inquiétudes au sein de la population, ce qui met en évidence la nécessité d'appliquer des mesures supplémentaires pour renforcer la sécurité et la prévention de la pollution (...). Les navires inférieurs aux normes sont principalement exploités par ceux qui cherchent à tirer un avantage commercial de l'exploitation de navires à un niveau qui soit inférieur aux normes internationales (...). Certaines administrations d'Etat du pavillon ne tiennent toujours pas compte de leur principale responsabilité de veiller à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon soient conformes aux conventions internationales. Certaines administrations d'Etat du pavillon omettent de surveiller et de superviser efficacement les organismes auxquels elles délèguent des pouvoirs et dont le rendement n'assure pas une activité d'évaluation, de vérification et d'attestation complète et efficace (...). La perte constante de navires, ainsi que la perte de vies humaines et la pollution qui en résultent, nécessitent la prise de mesures additionnelles visant à renforcer la sécurité générale du transport maritime et la prévention de la pollution du milieu marin".

Au niveau de l'Union européenne, cette disparité flagrante se traduit par des divergences substantielles du taux de détention des navires selon le pavillon qu'ils arborent. Les données en matière de contrôle par les Etats du port du Mémoire de Paris, illustrent ce phénomène.

Pour la période 2002-2004, le taux de détention des navires des Etats membres ayant une importante flotte sous leur pavillon fluctue entre 1,1 % et 7,3 %. Il faut reconnaître que, suite à l'élargissement de la Communauté européenne, la moyenne de détention des navires européens s'est sensiblement accrue. Celle-ci atteint 4,6 %, pour la période 2002-2004 et pour l'ensemble des navires des 25 Etats membres, tandis que la moyenne pour les 15 Etats membres initiaux est de 2,9 %. Pour la Commission, statistiques à l'appui, les obligations des Etats du pavillon demeurent le chaînon manquant de la réglementation en matière de sécurité maritime.

En pratique, la proposition de la Commission vise à pallier aux deux principales faiblesses de l'OMI outre celle de l'absence d'un pouvoir de contrôle de l'application des règles qu'elle édicte:

- L'existence d'un degré élevé de discrétion accordé à chaque partie contractante pour bénéficier d'exemptions ou de dérogations aux règles de base des conventions,
- Le caractère non contraignant des mesures d'accompagnement adoptées sous forme de Résolution de l'OMI et considérées pourtant comme essentielles pour l'application efficace desdites obligations.

Ces faiblesses expliquent en grande partie la différence de qualité des pavillons et réduisent la capacité légale d'action (contrôle par les Etats du port) à l'encontre des navires sous normes. C'est pourquoi, la présente proposition a pour objectif d'énumérer dans une directive communautaire les obligations qui incombent aux Etats membres en tant qu'Etat du pavillon tout en tenant compte des clarifications apportées par l'OMI.

Le principe de devoir se conformer aux règles des conventions internationales de sécurité maritime figure déjà à l'article 3 de la Directive 94/57/CE qui implique pour les Etats membres de mettre en œuvre la Résolution A.847 (20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.

Face à cette Résolution peu détaillée et parfois imprécise, l'OMI s'est engagée à retranscrire ses lignes directrices sous la forme d'un Code dédié à la mise œuvre des instruments obligatoires. Tout comme la résolution initiale, ce Code sera non contraignant pour les membres de l'OMI. En parallèle, l'OMI a souhaité compléter le Code d'un système d'audit des administrations des Etats. Le système d'audit de l'OMI ne vise pas à sanctionner les Etats qui ne remplissent pas, ou que partiellement, leurs obligations en tant que parties contractantes aux conventions de l'OMI, mais à les aider à améliorer leur performance pour la mise en œuvre des conventions énumérées par le Code.

Le Code tout comme le schéma d'audit seront adoptés lors de l'assemblée générale de l'OMI en novembre 2005.

La Commission a, sans tarder, saisi les enseignements à tirer des travaux internationaux sur le plan communautaire, d'autant plus que le Conseil lui-même s'était déjà prononcé sur la ligne de conduite à suivre. En effet, dans ses conclusions du 6 décembre 2002, relatives aux suites à donner au naufrage du Prestige, le Conseil avait exprimé son soutien aux travaux de l'OMI en vue d'élaborer un code de l'État du pavillon et un système d'audit obligatoire visant à assurer que les États du pavillon s'acquittent des obligations qui leur incombent en vertu des conventions internationales.

Cet engagement politique du Conseil explique la raison pour laquelle le Royaume-Uni, Chypre et la France se sont déjà portés volontaires pour l'audit de leur pavillon en 2004.

Tout en tenant compte des nouvelles lignes directrices de l'OMI, l'objectif de la Commission est de transposer en droit communautaire la partie du Code s'adressant aux Etats du pavillon et de s'assurer que les Etats membres appliquent leurs obligations internationales de façon effective et coordonnée.

Dans sa proposition de directive, la Commission vise à introduire une incitation communautaire face au défaut de ratification de certaines conventions internationales ayant un impact important sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Elle préconise également la mise sur pied d'un mécanisme, qui aura pour tâche, selon la procédure de comité, d'assurer, si nécessaire, une application harmonisée des normes et dispositions laissées à la discrétion des Etats membres.

A terme, l'objectif de la Commission est de rendre plus attractifs les pavillons des Etats membres pour faire de la flotte européenne une flotte de qualité, tout en préservant un environnement concurrentiel vis-à-vis des pays tiers. Ceci repose sur la possibilité pour les Etats tiers garantissant un système de qualité comparable de conclure des accords avec les Etats membres de la Communauté européenne en échange d'un accès aux mêmes avantages que les Etats membres.

- **Contexte général**

Il convient de souligner que le Code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI concrétise et complète 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 et surtout de rappeler qu'à l'heure actuelle les administrations maritimes des États membres sont, en vertu de l'article 3.1 de la Directive 94/57/CE, déjà contraintes d'agir dans le cadre du processus d'inspections et de certifications de leurs navires en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de cette Résolution.

En matière de responsabilité des États du pavillon, les carences en matière d'application et de respect des instruments internationaux par certains États membres créent différents types de distorsion:

- économique entre les États qui surveillent mieux les navires lorsqu'ils octroient leur pavillon et ceux qui le font moins sérieusement. Ce degré de respect se répercute sur le coût du maintien en état du navire.
- sociale: le manque de respect des obligations internationales par les États du pavillon comporte des effets sur l'emploi d'équipages moins qualifiés et par conséquent moins coûteux et représente un dumping social important qui cause des pertes d'emploi pour les personnels qualifiés. De plus, il rend de moins en moins attrayant les carrières maritimes à une heure où le droit communautaire de la sécurité maritime impose la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité à bord par des personnels qualifiés et la reconnaissance des qualifications des marins ainsi que le contrôle des certificats (directive 2001/25/CE).
- enfin, ces questions économiques et sociales ont un effet direct sur la protection de l'environnement dans la mesure où l'usage de navires sous normes, armés d'équipages sous qualifiés augmente les risques de pertes en vie en mer, de dommage à l'environnement et les coûts de réparations qui en résultent.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Une référence expresse à la résolution A. 847(20) de l'OMI est inscrite à l'article 3.1 de la Directive 94/57/CE qui requiert la mise en œuvre de cette résolution.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition représente le chaînon manquant par rapport aux autres instruments législatifs en matière de sécurité maritime. La proposition s'inscrit dans la volonté exprimée par les États membres de mettre en place un système de contrôle communautaire de leurs obligations découlant des instruments internationaux auxquels ils sont parties, notamment par la transposition en droit communautaire du Code sur la mise en œuvre des responsabilités des États du pavillon et du schéma d'audit. L'ensemble de ces éléments participe à conforter la place de l'Union européenne sur la scène internationale.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

La Commission a procédé en mai 2004 puis en février 2005 aux consultations des représentants des Etats membres et de l'industrie maritime, sur la base de documents de travail de ses services comportant des questions détaillées sur les projets envisagés. La Commission a par ailleurs demandé aux participants consultés de lui faire parvenir leurs commentaires détaillés écrits.

Du côté de l'industrie maritime, les secteurs consultés représentent les intérêts des armateurs, des chargeurs, des compagnies pétrolières, des autorités portuaires, des sociétés de classifications, des assureurs, des constructeurs de navires, des pilotes et des représentants des gens de mer. Il s'agit généralement d'associations professionnelles au niveau européen, et parfois international.

Selon les Etats membres, le respect des normes en matière d'obligations des Etats du pavillon, engendre des coûts directs (contrôleurs qualifiés, mise en place de systèmes administratifs, auditeurs qualifiés) et indirects (certains Etats délèguent les contrôles et la certification aux sociétés de classification) pour les Etats. Toutefois, les Etats membres qui ont déjà mis en place ces normes s'accordent pour constater que les coûts d'investissements sont largement compensés par la rationalisation de leurs activités et à terme par des économies d'échelle.

Sur base des consultations et de diverses études, la Commission est parvenue à la conclusion qu'il convenait d'introduire, au moyen d'une directive, le Code pour la mise en œuvre des instruments obligatoire de l'OMI à l'attention des Etats du pavillon.

Les éléments détaillés concernant les options envisagées et le choix de l'acte figurent dans l'étude d'impact (SEC(2005) 1497). Celle-ci a conclu à l'opportunité de la réglementation proposée.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les représentants de l'industrie ont accueilli favorablement l'initiative de la Commission tout en recommandant une certaine prudence vis-à-vis d'une initiative qui ne soutiendrait que les pavillons des Etats membres de l'Union européenne. De plus, l'industrie a demandé à la Commission de transposer le plus fidèlement possible les travaux de l'OMI sur ce sujet.

Ces demandes à caractère général ou spécifique ont été dûment prises en compte. Ainsi, les textes de l'OMI sont annexés à la proposition de directive et la Commission a proposé de rendre obligatoires certaines dispositions de ceux-ci pour les Etats membres. De plus, des incitants pour les navires enregistrés sous l'un des pavillons européens ont été accordés et devraient ultérieurement se concrétiser par un allègement des contrôles par l'Etat du port pour les pavillons européens respectueux de leurs obligations. Les Etats tiers, sous réserve de la conclusion d'accords externes pourront

bénéficier des mêmes avantages s'ils obtiennent les mêmes résultats de qualité. Enfin, pour les Etats membres qui le souhaitent, la Commission assistera les Etats membres qui seront audités (préparation et déroulement de l'audit).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques / d'expertise concernés

La sécurité maritime, la sauvegarde de la vie humaine et la protection de l'environnement.

Méthodologie utilisée

La méthodologie utilisée est celle suivie par l'Organisation Maritime Internationale à travers les autoévaluations des performances des Etats du pavillon. Les Etats membres ont accepté que les autoévaluations de leurs pavillons fassent l'objet de critères additionnels et qu'elles soient soumises à une analyse plus approfondie au niveau européen.

Principales organisations / principaux experts consultés

L'expertise de l'Agence européenne pour la sécurité maritime a été requise.

Synthèse des avis reçus et utilisés

L'existence de risques potentiellement graves et aux conséquences irréversible a été mentionnée. L'existence de tels risques a fait l'unanimité.

Les avis reçus sont repris dans le Rapport du Comité MARE du Parlement européen qui peut être consulté à l'adresse suivante:

http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Le site Internet de l'agence : <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Analyse d'impact**

Deux options ont été considérées: l'action individuelle des Etats membres et une proposition de directive sur les exigences de conformité des Etats du pavillon.

Sur l'option 1, l'analyse des effets économiques, sociaux et environnementaux a conduit à la conclusion suivante : toute action, qu'elle soit rigoureuse ou disparate (et à plus forte raison l'inaction) individuelle des Etats membres ne contribuera pas à la réalisation des objectifs dans l'ensemble de la Communauté et n'apportera pas la valeur ajoutée qu'une action communautaire est en mesure d'apporter pour l'application homogène dans l'Union du cadre réglementaire international établi par l'OMI. Une action individuelle risque en outre d'entraîner des niveaux de sécurité et de protection différents en fonction des Etats du pavillon, de même qu'un risque de distorsion économique.

Sur la seconde option, l'analyse a conduit à la conclusion que l'incorporation du Code de l'OMI en droit communautaire ne crée pas de nouvelles obligations pour les Etats membres, pour autant que leurs administrations maritimes respectent les engagements souscrits au titre des conventions internationales. Cette action ne devrait donc pas se traduire par des charges budgétaires supplémentaires, tout en bénéficiant largement à la sécurité maritime et donc l'environnement ainsi qu'aux conditions sociales des gens de mer.

La Commission a procédé à une analyse d'impact inscrite au Programme législatif et de travail de la Commission, dont le rapport est disponible sur elle est disponible sur le site Internet de la Commission:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ELEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Il est proposé de renforcer la sécurité des mers, la protection des gens de mer et de l'environnement en responsabilisant davantage les Etats du pavillon vis-à-vis des obligations qu'ils ont contracté sur le plan international. Cette responsabilité doit s'exercer avant et après l'octroi de leur pavillon.

Plus concrètement, il s'agit de rendre obligatoire les dispositions du Code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI relatives aux Etats du pavillon et d'introduire un schéma d'audit des Etats du pavillon.

- **Base juridique**

La proposition repose sur l'article 80 paragraphe 2, du traité et l'article 3 paragraphe 1 de la directive 94/57/CE.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne touche pas à un domaine relevant de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par l'action des Etats membres pour les raisons suivantes.

Si l'octroi du pavillon demeure un droit régalien des Etats, les conditions de l'octroi et du maintien du pavillon sont déterminées par des conventions internationales qui ont été ratifiées par les Etats membres. L'application harmonisée de ces règles d'octroi et de maintien relève de la compétence communautaire dans la mesure où il n'existe pas de système de contrôle international.

L'action d'un seul Etat membre n'est pas suffisante pour atteindre les objectifs parce que le transport maritime est international par nature et que les obligations découlant des instruments internationaux et concourant notamment à lutter contre les pavillons de complaisance seraient sans effet si les Etats membres agissaient individuellement.

Les actions individuelles des Etats membres entreraient en conflit avec la directive 94/57/CE qui prévoit la mise en œuvre au niveau communautaire de la Résolution A 847 (20) de l'OMI servant de base à la proposition en objet.

Les objectifs de la proposition peuvent mieux être réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes.

Lors de l'examen des autoévaluations des Etats membres (Self Assessment Form) relatifs à la mise en œuvre des obligations internationales issues des conventions auxquelles les Etats membres sont parties, sont apparues de nombreuses disparités, d'un Etat membres à l'autre, qui affectent la sécurité de la navigation. Ces disparités se rapportent notamment au contrôle exercé sur les sociétés de classification, au traitement des accidents, à la structuration des administrations maritimes et à la mise en place d'un système de qualité. C'est pourquoi, une action de l'Union européenne est nécessaire notamment en termes de méthodologies et de pratiques.

La proposition de directive encourage les Etats membres à ratifier les conventions internationales, ce qui peut être mieux réalisé par les Etats membres que par la Communauté dans la mesure où elle ne dispose pas d'une compétence exclusive dans les domaines visés par ces conventions. Elle prévoit la mise en place d'un système de qualité par les administrations maritimes nationales en fixant des objectifs de qualité et permet aux Etats membres de choisir soit la norme ISO 9001:2000 soit des normes équivalentes pour y parvenir. Seuls les Etats membres sont à même de mettre en place ces systèmes en fonction des normes les plus adaptés à leurs administrations maritimes respectives dans la mesure où les objectifs fixés sont atteints.

La proposition prévoit également l'audit des pavillons des Etats membres et laisse le choix aux Etats membres quant à la date de l'audit et quant à la possibilité de se faire assister par la Commission.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

Les Etats membres se sont engagés à mettre en œuvre les dispositions de l'OMI concernant les responsabilités des Etats du pavillon et à se soumettre aux audits de leur pavillon par l'OMI. La réponse de la Commission est donc proportionnelle à l'attente des Etats membres.

De plus, il n'y aura pas de coûts supplémentaires induits par la mise en œuvre de la directive proposée pour les Etats membres puisqu'il s'agit de rationaliser les dépenses des administrations maritimes. L'utilisation des moyens du traité constitue un gage de qualité et d'harmonisation de l'application des obligations qui incombent aux Etats du pavillon en tant que membres de l'Union européenne.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes.

En effet, la nécessité de transposer en droit communautaire les obligations de l'OMI repose sur deux éléments: l'absence de mécanismes de contrôle et de sanctions en droit international maritime d'une part, et l'importance des disparités de qualité constatées parmi les pavillons européens d'autre part.

En vertu des obligations découlant des conventions de l'OMI auxquelles tous les Etats membres sont partie contractante, tous les Etats membres ont ou sont présumés avoir transposé les règles faisant l'objet du Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI dans leur législation nationale. Le choix de la directive s'impose dans la mesure où la Commission propose aux Etats membres de ratifier, le cas échéant, les conventions visées par le Code et de mettre en place un système de contrôle de la qualité.

D'autres moyens ne seraient pas adéquats. En effet, une simple coopération entre les Etats membres serait insuffisante. En effet, ces derniers ont déjà ratifié les conventions visées par le Code sur la mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI. Il s'agit par conséquent de franchir un pas qualitatif vers l'harmonisation et le contrôle de la mise en œuvre de ces instruments internationaux obligatoires. Surtout, il n'existe aucun moyen au niveau international, et en particulier auprès de l'Organisation Maritime Internationale, pour assurer l'application des conventions internationales et sanctionner les manquements le cas échéant.

La Commission tient à souligner que les Etats membres qui, par le biais de leur législation nationale assurent une application effective de leurs obligations conventionnelles en tant qu'Etat du pavillon, ne devront pas adopter une nouvelle législation. Ceux-ci pourront dès lors dans le cadre des obligations découlant de l'article 19 de la directive se limiter à informer la Commission de leur législation existante et de lui soumettre une copie de celle-ci.

4) INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a pas d'incidence pour le budget de la Communauté.

5) INFORMATION SUPPLEMENTAIRE

- **Simulation, phase-pilote et période transitoire**

La proposition a fait ou fera l'objet d'une période transitoire.

- **Réexamen / révision / clause de suppression automatique**

La proposition comprend une clause de révision.

- **Tableau de correspondance**

Les Etats membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

- **Espace Economique Européen**

Ce projet d'acte relève d'un domaine couvert par l'accord EEE et il y a donc lieu de l'étendre à l'Espace Economique Européen.

- **Explication détaillée de la proposition, par chapitre ou par article**

L'article 1 définit les objectifs : s'assurer que la réglementation des Etats membres est conforme aux conventions de l'OMI, renforcer la sécurité et la prévention de la pollution du navire battant pavillon des Etats membres.

L'article 2 fournit une liste de définitions des termes, concepts et références utilisés dans la proposition de directive.

L'article 3 a pour objet d'assurer la mise en oeuvre du cadre international réglementant les obligations des Etats du pavillon issues des Conventions de l'OMI et invite les États membres à devenir partie à ces conventions.

L'article 4 réitère les obligations pour les administrations de l'Etat du pavillon de disposer d'une administration dotée de ressources et de procédures adéquates.

L'article 5 précise, en conformité avec les lignes directrices de l'OMI en la matière, les obligations et les procédures à suivre avant et lors de l'immatriculation d'un navire sous le pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne.

L'article 6 reprend les dispositions obligatoires du Code pour assurer une harmonisation des inspections et de la certification de ces navires fondée sur les règles pertinentes de l'OMI.

L'article 7 clarifie les obligations des Etats du pavillon relatives à un contrôle efficace et permanent des organisations reconnues auxquelles ils ont délégué des tâches statutaires en matière d'inspection et de certification de leurs navires.

L'article 8 définit les obligations des Etats envers le personnel impliqué dans la gestion des travaux liés à la sécurité et à la prévention de la pollution, ainsi que les relations entre les membres du personnel.

L'article 9 introduit l'obligation de mener une enquête à la suite d'un accident en mer ou d'un incident de pollution.

L'article 10 impose aux Etats membres de doter leurs navires d'un personnel adéquat et de qualité et rend obligatoire la Résolution A.890 (21) de l'OMI sur les principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité.

L'article 11 énumère un nombre de mesures accompagnatrices.

L'article 12 impose aux Etats membres d'évaluer et d'examiner chaque année les performances de leur pavillon.

L'article 13 vise à introduire un audit indépendant de l'administration de l'Etat du pavillon et reconnaît le schéma d'audit développé par l'OMI.

L'article 14 impose aux Etats membres de soumettre leur administration maritime à une certification ISO en vue d'obtenir un label de qualité.

L'article 15 préconise la possibilité de conclure des accords de coopération avec les Etats tiers.

L'article 16 prévoit la notification à la Commission de données essentielles lui permettant d'évaluer l'application de la directive et d'établir un rapport.

L'article 17 introduit la possibilité pour la Commission d'amender la directive à la lumière de décisions prises par l'OMI et l'OIT.

L'article 18 confie les tâches d'exécution visées dans différents articles de la directive au COSS.

Les articles 19 et 20 fixent les délais pour la transposition et la mise en vigueur des dispositions de la directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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 Commission¹,
vu l'avis du Comité économique et social européen²,
vu l'avis du Comité des régions³,
statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁴,
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, de même que la protection de l'environnement.
- (2) En ce qui concerne la navigation internationale, l'adoption d'une série de conventions dont l'OMI est le 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 (UNCLOS) et des conventions dont l'OMI est dépositaire, il appartient aux États parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière que, du point de vue de la sauvegarde de la vie 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.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

- (4) Il convient de tenir dûment compte des efforts considérables entrepris par l'Organisation internationale du travail (OIT) en vue de consolider l'ensemble des instruments existants dans le domaine du travail maritime en un instrument unique. Ce travail abordera également les obligations de l'État du pavillon et devrait être intégré dans la présente directive à un stade ultérieur.
- (5) Afin d'assurer l'efficacité des conventions de l'OMI dans la Communauté, étant donné que tous les États membres doivent être parties aux conventions de l'OMI et sont tenus de s'acquitter des obligations prévues dans ces conventions en ce qui concerne les navires battant leur pavillon, les dispositions obligatoires de ces conventions devraient être intégrées dans la législation communautaire.
- (6) Ces dispositions obligatoires doivent être mises en œuvre avec la législation communautaire applicable concernant la sécurité des navires, de leurs équipages, de leurs passagers et de leur cargaison, la prévention de la pollution par les navires et le temps de travail des gens de mer.
- (7) Quelques États membres n'ont pas encore achevé la procédure nécessaire pour devenir parties contractantes à certaines conventions de l'OMI, comme la convention SOLAS de 1988 et les protocoles relatifs aux lignes de charge, les annexes IV et VI de la convention MARPOL et d'autres conventions spécifiques de l'OMI auxquelles la législation communautaire fait expressément référence, et doivent être encouragés à mener à bien cette procédure.
- (8) En vertu de la [directive .../.../CE du Parlement européen et du Conseil 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 maritimes⁵], les États membres doivent se conformer aux dispositions applicables de l'annexe et de l'appendice à la résolution A.847(20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les États du pavillon à mettre en œuvre des instruments de l'OMI afin de faire en sorte que leurs administrations compétentes puissent assurer une mise en application appropriée des dispositions des conventions internationales, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats et des certificats d'exemption.
- (9) La résolution A.847 (20) de l'OMI a été révoquée par la résolution A.(973) (24) de l'OMI concernant le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, qui contient les dispositions obligatoires à mettre en œuvre par les États du pavillon.
- (10) Les États membres doivent s'acquitter de manière efficace et cohérente de leurs obligations en tant qu'États du pavillon conformément aux conventions de l'OMI et compte tenu de la résolution A (973) (24) de l'OMI.

⁵ JO L [...] du [...], p. [...].

- (11) Les conventions de l'OMI habilite les États du pavillon à exempter les navires de l'application des règles fondamentales de l'État du pavillon énoncées dans lesdites conventions et à appliquer des dispositions équivalentes, et laissent un nombre important de prescriptions à l'appréciation des administrations. Le fait de laisser cette possibilité à l'appréciation totale et exclusive des différentes administrations pourrait entraîner l'obtention des niveaux de sécurité différents dans les différents États membres et éventuellement causer des distorsions de la concurrence entre les États du pavillon.
- (12) La Communauté s'est engagée, en vertu de l'article 12 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers⁶, à entreprendre l'établissement de dispositions d'interprétation harmonisées des normes techniques de sécurité pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux. La même démarche devrait être adoptée, le cas échéant et sans préjudice de l'adoption par l'OMI d'interprétations harmonisées, pour les dispositions similaires applicables à d'autres types de navires couverts par les conventions de l'OMI.
- (13) Les administrations maritimes des États membres doivent pouvoir disposer, pour mettre en œuvre leurs obligations en tant qu'État du pavillon, de ressources suffisantes proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte et basées sur les prescriptions de l'OMI.
- (14) Les critères minimaux applicables à ces ressources devraient être définis sur la base de l'expérience pratique des États membres.
- (15) La mise en œuvre obligatoire 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 l'efficacité des dispositions en matière de changement de pavillon figurant dans les conventions de l'OMI et dans la législation communautaire sur la sécurité maritime et devrait améliorer la transparence dans les rapports entre États du pavillon, dans l'intérêt de la sécurité maritime.
- (16) Les États membres devraient appliquer aux navires battant leur pavillon les prescriptions harmonisées en matière de certification et de visite par l'État du pavillon prévues dans les procédures et lignes directrices jointes à la résolution A.948(23) de l'Assemblée de l'OMI adoptant des directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visite et de délivrance des certificats.
- (17) Une surveillance des organismes agréés exécutant les obligations de l'État du pavillon pour le compte des États membres stricte, approfondie et proportionnée à la taille et à la nature de la flotte des États membres devrait améliorer la performance qualitative globale des navires battant pavillon d'un État membre.
- (18) Le respect de critères minimaux par les inspecteurs de l'État du pavillon assurera l'égalité de traitement entre les administrations maritimes et contribuera à améliorer la performance qualitative des navires battant pavillon d'un État membre.

⁶ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1, telle que modifiée par la directive 2003/75/CE (JO L 190 du 30.7.2003, p. 6).

- (19) Les États membres ont l'obligation, en tant qu'États du pavillon, de conduire des enquêtes sur les accidents et les incidents impliquant leurs navires.
- (20) Les règles spécifiques à observer par les États membres lorsqu'ils conduisent des enquêtes sur les accidents survenant dans le secteur des transports maritimes sont définies dans la directive (.../.../CE).
- (21) La mise en œuvre obligatoire des principes énoncés par l'OMI pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité devrait contribuer à la performance qualitative des navires battant pavillon d'un Etat membre.
- (22) L'établissement d'une base de données fournissant des informations essentielles 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 d'une flotte de qualité et contribuer à un meilleur contrôle du respect des obligations de l'État du pavillon, et garantir l'égalité de traitement entre les administrations maritimes.
- (23) L'évaluation et le réexamen de la performance des États du pavillon et, le cas échéant, l'adoption de mesures correctives devraient permettre à tous les États membres de figurer sur la liste blanche du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.
- (24) Les États membres se sont engagés à prouver qu'ils se conforment aux instruments obligatoires de l'OMI, conformément à la résolution A.974 (24) sur le code et les procédures pour le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI, adoptée par l'Assemblée de l'OMI du 1^{er} décembre 2005.
- (25) Le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI adopte l'approche classique en matière de gestion de la qualité, qui comprend des principes, des critères, des domaines et des procédures d'audit pouvant être utilisés pour déterminer dans quelle mesure les États membres mettent en œuvre et font respecter les obligations et les responsabilités de l'État du pavillon prévues dans les conventions obligatoires de l'OMI auxquelles ils sont parties. Ce processus d'audit pourrait donc être introduit dès maintenant dans la législation communautaire relative à la sécurité maritime.
- (26) Une certification de la qualité des procédures administratives conforme aux normes ISO ou à des normes équivalentes devrait par ailleurs contribuer à garantir l'égalité de traitement entre les administrations maritimes.
- (27) Afin de garantir l'égalité de traitement entre les armateurs qui exploitent des navires battant le pavillon d'un État membre et les armateurs qui exploitent des navires battant d'autres pavillons, il convient de développer des synergies entre les États du pavillon qui s'engagent à mettre en œuvre de manière contraignante le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) au moyen de la résolution A.973 (24) du 1^{er} décembre 2005 et acceptent de se soumettre à des audits conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI du 1^{er} décembre 2005.
- (28) La Commission devrait favoriser l'établissement d'un mémorandum sur le contrôle par l'État du pavillon afin de développer des synergies entre les États du pavillon.

- (29) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil⁷ devrait fournir le soutien nécessaire pour garantir la mise en œuvre de la présente directive.
- (30) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁸.
- (31) Étant donné que les objectifs des mesures à prendre, 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 la dimension de ces mesures, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive ne va pas au-delà de 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 en vertu des conventions de l'OMI,
 - b) de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre engagé dans le commerce international,
 - c) de mettre en place un mécanisme pour l'interprétation harmonisée des mesures prévues par les conventions de l'OMI dont la mise en œuvre a été laissée à l'appréciation des parties contractantes à ces conventions.
2. La présente directive s'applique sans préjudice de la législation maritime communautaire telle qu'énumérée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil⁹ et dans la directive 1999/63/CE du Conseil¹⁰.

⁷ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1, règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).

⁸ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁹ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

¹⁰ JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.

Article 2
Définitions

1. Aux fins de la présente directive, on entend par:
- a) «conventions de l'OMI»: [les conventions suivantes ainsi que les protocoles et leurs modifications et les codes communs à caractère obligatoire adoptés dans le cadre de l'organisation maritime internationale (OMI) dans leur version actualisée:]
 - (i) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74);
 - (ii) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);
 - (iii) la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 69);
 - (iv) la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires;
 - (v) la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978);
 - (vi) la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72);
 - b) «conventions spécifiques de l'OMI»: le protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, et la convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires;
 - c) «Code de l'État du pavillon (CEP)»: les parties 1 et 2 du «Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI» adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) au moyen de la résolution A.973 (24) de l'Assemblée du 1^{er} décembre 2005;
 - d) «navires»: les navires et engins relevant d'une ou plusieurs conventions de l'OMI;
 - e) «administration»: les autorités maritimes compétentes de l'État membre dont le navire ou l'engin est autorisé à battre le pavillon;
 - f) «inspecteur qualifié de l'État du pavillon»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre à effectuer des visites et des inspections en vue de la délivrance de certificats et répondant aux critères de qualification et d'indépendance visés à l'annexe II;

- g) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément à la [directive .../.../CE 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];
 - h) «certificats»: les certificats légaux prévus par les conventions de l'OMI.
2. Des mesures peuvent être adoptées, conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2, afin de modifier les définitions des points a), b) et c) du point 1 compte tenu de nouvelles conventions ou dispositions.

Article 3

Mise en œuvre du cadre international

1. Les États membres deviennent parties aux conventions de l'OMI et aux conventions spécifiques de l'OMI. Toutefois, cette obligation s'applique uniquement aux conventions dans leur version applicable à la date d'entrée en vigueur de la directive.
2. Les États membres qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, ne sont pas encore parties à toutes les conventions de l'OMI et conventions spécifiques de l'OMI engageant, conformément à leur législation nationale, les procédures de ratification ou d'adhésion à cette convention. Ils communiquent à la Commission, dans les quatre-vingt-dix jours suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, la date prévue pour le dépôt de leur instrument de ratification ou d'adhésion à ces conventions auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.
3. Les États membres attribuent clairement, au sein de leur administration, les tâches ayant trait à la mise en place et à l'élaboration de politiques visant à mettre en œuvre les dispositions des conventions de l'OMI relatives aux obligations de l'État du pavillon, et veillent à ce que leur administration soit en mesure de contribuer de manière appropriée à la publication de dispositions législatives nationales et de formuler des lignes directrices concernant leur mise en œuvre et le contrôle de leur application.
4. En ce qui concerne la navigation internationale, les États membres appliquent intégralement les dispositions obligatoires ayant trait à l'État du pavillon imposées par les conventions de l'OMI conformément aux conditions qui y sont prévues et eu égard aux navires visés par ces conventions, et tiennent dûment compte des instructions du code de l'État du pavillon (CEP) de l'annexe I de la présente directive.
5. Les États membres améliorent sans cesse l'adéquation des mesures adoptées en vue de mettre en œuvre les conventions de l'OMI. Les améliorations résulteront d'une application et, le cas échéant, d'une mise en œuvre rigoureuse et efficace de la législation nationale, ainsi que d'un contrôle permanent de son exécution.
6. Des mesures peuvent être arrêtées, suivant la procédure prévue à l'article 18, paragraphe 2, en vue de:
 - a) mettre en place des procédures harmonisées pour l'application des exemptions et des équivalences demandées conformément aux conventions de l'OMI,

- b) établir des interprétations harmonisées des questions que les conventions laissent à l'appréciation des États membres,
- c) appliquer des interprétations uniformes pour les dispositions figurant dans les conventions.

Article 4

Ressources et procédures nécessaires à la gestion des prescriptions en matière de sécurité et de prévention de la pollution

1. Les États membres veillent à ce que leur administration dispose de ressources suffisantes, proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte. Ces ressources:
 - a) permettent d'assurer le respect des prescriptions des conventions de l'OMI;
 - b) permettent de mener des enquêtes sur les accidents et de traiter de manière adéquate et dans les délais voulus les affaires mettant en cause des navires à bord desquels une anomalie a été constatée, et
 - c) permettent d'assurer, concernant les prescriptions des conventions applicables de l'OMI, l'élaboration, la documentation et la fourniture de lignes directrices satisfaisant aux exigences de l'administration;
 - d) comprennent du personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale mettant en œuvre les conventions de l'OMI, y compris du personnel chargé des enquêtes et des visites;
 - e) comprennent du personnel de l'État du pavillon, qualifié et en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes sur les incidents lorsque des navires autorisés à battre pavillon de l'Etat membre concerné sont immobilisés par l'Etat du port;
 - f) comprennent du personnel de l'État du pavillon, qualifié et en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes sur les incidents lorsque la validité d'un certificat ou d'un visa ou de la compétence des titulaires de certificats ou de visas délivrés au nom de l'Etat membre concerné est contestée par un Etat du port.
2. Les États membres assurent la formation et la supervision des inspecteurs et enquêteurs de l'État du pavillon.
3. Les États membres mettent en place ou conservent des capacités de réexamen et de prise de décision technique proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte.
4. Les prescriptions minimales pour la mise en œuvre des obligations prévues aux paragraphes 1 et 2 sont établies selon la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

Article 5
Immatriculation d'un navire sous le pavillon d'un État membre

1. Avant d'immatriculer un navire, les États membres concernés vérifient l'identité du navire, et notamment, le cas échéant, son numéro d'identification OMI et les autres documents du navire, afin de s'assurer que le navire ne bat pas simultanément le pavillon de deux ou plusieurs États. Dans le cas d'un navire immatriculé précédemment dans le registre d'un autre État, il convient d'établir, preuves à l'appui, que le navire en question a bien été rayé du registre de cet État, ou que les autorités responsables du registre de l'État en question ont autorisé le transfert du navire.
2. Lorsqu'ils immatriculent pour la première fois un navire dans leurs registres, les États membres concernés s'efforcent de s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et réglementations internationales applicables. Si nécessaire, ils se mettent en contact avec le précédent État du pavillon.
3. Chaque fois qu'un autre État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui a quitté le registre d'un État membre, cet État membre fournit rapidement à l'autre État du pavillon des renseignements détaillés sur les anomalies et les défauts de conformité, assortis des échéanciers applicables et de tout autre renseignement relatif à la sécurité.
4. Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent sans préjudice de l'article 4 du règlement (CE) n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil¹¹.

Article 6
Sécurité des navires battant le pavillon d'un État membre

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer que les navires battant leur pavillon se conforment aux règles et aux normes internationales. Ces mesures consistent notamment à:
 - (a) interdire aux navires d'appareiller avant de pouvoir prendre la mer en respectant les règles et normes internationales;
 - (b) inspecter régulièrement les navires pour vérifier que l'état réel du navire et son équipage sont conformes aux certificats qui lui ont été délivrés;
 - (c) veiller à ce que, lors de l'inspection périodique visée au point (b), l'inspecteur vérifie que les gens de mer affectés au navire connaissent bien leurs tâches spécifiques, ainsi que les aménagements, installations, équipements et procédures du navire;
 - (d) veiller à ce que les effectifs du navire, dans leur ensemble, puissent coordonner efficacement leurs activités en cas de situation d'urgence et lorsqu'ils s'acquittent de fonctions vitales pour la sécurité, ou la prévention ou l'atténuation de la pollution;

¹¹ JO L 138 du 30.4.2004, p. 19.

- (e) prévoir dans les lois et règlements nationaux des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les navires d'enfreindre les règles et les normes internationales,
 - (f) engager, après enquête, une procédure contre les navires autorisés à battre leur pavillon qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction commise;
 - (g) prévoir dans les lois et règlements nationaux des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les personnes auxquelles a été délivré un certificat ou un visa sous leur autorité d'enfreindre les règles et les normes internationales, et
 - (h) engager, après enquête, une procédure contre les personnes titulaires de certificats ou de visas qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction.
2. Les États membres élaborent et mettent en œuvre un programme approprié de contrôle et de surveillance permettant de prendre rapidement des mesures face aux anomalies et aux cas de pollution allégués signalés par un État du port ou un État côtier.
 3. Les États membres, ou les organismes agréés agissant en leur nom, ne délivrent de certificat à un navire ou n'apposent leur visa qu'après s'être assurés que le navire satisfait à toutes les prescriptions applicables.
 4. Les États membres ne délivrent de brevet international d'aptitude et de visa qu'après s'être assurés que la personne satisfait à toutes les prescriptions applicables.
 5. Les États membres veillent à ce que leurs navires soient inspectés suivant les procédures et lignes directrices applicables en vertu du système harmonisé de visite et de délivrance des certificats joint en annexe à la résolution A.948 (23) de l'Assemblée de l'OMI, dans sa dernière version.
 6. En cas d'immobilisation, par un État du port, d'un navire battant pavillon d'un État membre, l'État du pavillon prend les mesures prévues dans les lignes directrices définies à l'annexe III.
 7. L'annexe III peut être modifiée conformément à la procédure prévue à l'article 18, paragraphe 2, afin d'améliorer les lignes directrices à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions existantes.

Article 7

Habilitation aux fins de tâches statutaires

1. Sans préjudice de la [directive 94/57/CE ou de la directive .../.../CE (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)] les États membres qui recourent à des organismes agréés pour la certification de leurs navires mettent en place ou conservent des capacités, proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte, leur permettant de superviser en

permanence la procédure d'inspection et de certification des organismes agréés agissant en leur nom.

Ils veillent à ce qu'une liaison internet directe soit établie entre l'administration et les organismes agréés et à ce que le personnel assurant la surveillance des organismes agréés connaisse bien les règles de ces organismes et de l'État du pavillon, et soit à même d'assurer sur place une supervision efficace des organismes agréés.

2. Les États membres auxquels s'applique le paragraphe 1 veillent à ce que tous les navires battant leur pavillon fassent l'objet d'enquêtes supplémentaires au moins tous les 12 mois, afin d'assurer le respect des conventions de l'OMI et des prescriptions nationales.
3. L'enquête supplémentaire visée au paragraphe 2 n'est pas obligatoire pour les navires qui:
 - (a) sont inscrits au registre de l'État membre depuis au moins deux ans,
 - (b) ont été inspectés au moins une fois au cours des 12 derniers mois conformément à la directive 95/21/CE¹² ou [directive .../.../CE du Parlement européen et du Conseil sur le contrôle par l'État du port]¹³ et
 - (c) n'ont pas été immobilisés en vertu des dispositions de la directive 95/21/CE ou de la directive .../.../CE (sur le contrôle par l'État du port) au cours des 12 derniers mois.
4. Dès que les règles détaillées d'inspection adoptées au titre de l'article 5, paragraphe 2, de la directive [(.../.../CE) relative au contrôle par l'État du port] seront entrées en vigueur, l'enquête supplémentaire visée au paragraphe 2 ne sera plus obligatoire pour les navires classés au titre de ladite directive dans la catégorie des navires à niveau de risque faible.
5. Les États membres auxquels le paragraphe 1 s'applique doivent en outre:
 - (a) donner aux organismes qu'ils ont agréés des instructions spécifiques précisant les mesures à prendre au cas où un navire n'est pas jugé apte à prendre la mer sans présenter de risque pour le navire ou les personnes à bord, ou est considéré comme constituant une menace excessive pour le milieu marin, et
 - (b) fournir aux organismes qu'ils ont agréés tous les instruments de la législation nationale appropriés, et leurs interprétations, qui donnent effet aux dispositions des conventions OMI, ou indiquer si les normes de l'administration, à quelque égard que ce soit, vont au-delà des prescriptions de ces conventions.
6. Les procédures et les directives applicables aux enquêtes supplémentaires et des critères minimaux applicables aux inspecteurs chargés desdites enquêtes supplémentaires sont établies suivant la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

¹² JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

¹³ JO L [...] du [...], p. [...].

Article 8
Inspecteurs de l'État du pavillon

1. Les États membres définissent et consignent par écrit les responsabilités et pouvoirs du personnel de l'État du pavillon qui gère, exécute et vérifie des travaux ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution, ainsi que les relations entre les membres de ce personnel.
2. Les États membres veillent à ce que le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections et des audits des navires et des compagnies, répondent aux critères minimaux définis à l'annexe II.
3. Les États membres veillent à ce que le personnel autre que celui visé au paragraphe 2 aidant à l'exécution des tâches faisant partie des obligations de l'État du pavillon ait reçu un enseignement et une formation et soit soumis à une supervision en rapport avec les tâches qu'il est habilité à exécuter.
4. Les États membres veillent à mettre en place un système documenté de qualification des membres du personnel et d'actualisation permanente de leurs connaissances en fonction des tâches qu'ils sont habilités à exécuter.
5. L'État du pavillon délivre un document d'identification à tous les inspecteurs exécutant pour son compte des tâches sur des navires.
6. Des prescriptions minimales de qualification pour le personnel visées au paragraphe 3, peuvent être établies conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

Article 9
Enquêtes de l'État du pavillon

Sans préjudice des responsabilités prévues par le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents en mer, adopté par l'OMI au moyen de la résolution A.849 (20) jointe en annexe à la résolution A.884 (21) de l'Assemblée de l'OMI, dans sa version actualisée, les États membres doivent ordonner l'ouverture d'une enquête pour tout accident de mer ou incident de pollution dans lequel est impliqué un navire battant leur pavillon. Ces enquêtes doivent être menées par des enquêteurs dûment qualifiés et ayant une connaissance approfondie des questions liées à l'accident. À cette fin, les États membres fournissent des enquêteurs qualifiés, quel que soit le lieu de l'accident ou de l'incident.

Article 10
Détermination des effectifs en fonction de la sécurité

Les États membres veillent à ce que l'équipage des navires battant leur pavillon soit suffisant du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, et observent les principes de la détermination des effectifs en fonction de la sécurité tels que définis dans la résolution A.890 (21) de l'Assemblée de l'OMI sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité, dans sa version actualisée, compte tenu des lignes directrices applicables accompagnant ladite résolution.

Article 11
Mesures d'accompagnement

1. Les États membres mettent en place ou gèrent pour leurs navires une base de données contenant les principales caractéristiques techniques de chaque navire et les informations énumérées au paragraphe 2, ou veillent à pouvoir accéder directement à une base de données fournissant des renseignements similaires. Les États membres accordent à la Commission le droit de tirer des données de leurs bases de données et d'échanger des données avec elles.
2. La base de données doit contenir les informations suivantes:
 - (a) caractéristiques des navires (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'organisme qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et 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,
 - (g) informations concernant les infractions à la convention MARPOL et à la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 sur la pollution par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions¹⁴,
 - (h) identité des navires qui ont quitté le registre au cours des 12 derniers mois.
3. La liste des informations contenues au paragraphe 2 peut être modifiée en fonction d'éléments nouveaux en rapport avec de nouvelles bases de données conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

Des formats harmonisés de communication des données peuvent être établis conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

Article 12
Évaluation et réexamen de la performance des États du pavillon

1. Les États membres évaluent chaque année leur performance eu égard aux dispositions de la présente directive.

¹⁴ JO L 255 du 30.9.2005, p. 11.

2. Les mesures permettant d'évaluer la performance de l'État du pavillon consistent notamment à examiner le taux d'immobilisation de navires dans le cadre du contrôle par l'État du port, les résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon, les statistiques sur les accidents, les processus de communication et d'information, les statistiques relatives aux pertes annuelles (à l'exclusion des pertes réputées totales) et autres indicateurs de performance appropriés afin de déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives permettent à l'État du pavillon de s'acquitter de ses obligations.
3. Une méthodologie commune pour l'évaluation de la performance de l'État du pavillon est établie conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.
4. Les États membres qui, au 1^{er} juillet de l'année civile, figurent sur la liste noire ou la liste grise publiées dans le rapport annuel du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port soumettent à la Commission, avant le 1^{er} septembre de la même année, un rapport détaillé sur leurs insuffisances en tant qu'État du pavillon. Ce rapport répertorie et analyse les principales causes des insuffisances de performance et détermine les catégories de navires responsables de ce résultat. Le rapport comprend également un plan de mesures correctives, y compris des visites supplémentaires si nécessaire, qui sera mis en œuvre dès que possible.

Article 13

Procédure d'audit de l'État du pavillon

1. Les États membres veillent à ce que, dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive et à intervalles réguliers ensuite, il soit procédé à un audit indépendant destiné à évaluer la mesure dans laquelle ils en ont respecté les dispositions.
2. Le cadre et les modalités de l'audit visé au paragraphe 1 sont établis conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

Toutefois, les audits exécutés conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI du 1^{er} décembre 2005 sont acceptés comme audit visé au paragraphe 1 si les conditions définies au paragraphe 3 ont été respectées. L'acceptation est sans préjudice de toute inspection supplémentaire effectuée par la Commission ou pour son compte en vue de contrôler le respect de la législation maritime communautaire.

3. Les États membres veillent à ce que:
 - (a) l'audit couvre également le respect des dispositions de la présente directive,
 - (b) la Commission ait la possibilité de participer, en tant qu'observateur, à la procédure d'audit de l'OMI,
 - (c) le rapport et les informations concernant les mesures de suivi soient immédiatement communiqués à la Commission.

4. Conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2:
 - (a) un calendrier est établi pour l'exécution des audits visés au paragraphe 1,
 - (b) les conditions régissant la publicité à donner aux résultats de l'audit sont définies.
5. En cas de nécessité, la Communauté formule des recommandations de mesures et des propositions en vue de renforcer l'efficacité du système d'audit de l'OMI visé au paragraphe 2.

Article 14
Certification de la qualité

1. Les États membres élaborent, mettent en œuvre et gèrent un système de gestion de la qualité pour leur administration. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente couvrant au moins tous les aspects de la norme ISO 9001:2000, et fait l'objet d'audits selon les orientations de la norme ISO 19011:2002 ou d'une norme équivalente couvrant tous les aspects de la norme ISO 19011:2002. Il convient de se conformer à la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ en ce qui concerne les normes équivalentes précitées.
2. Le système de gestion de la qualité est mis en place dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.
3. Le système de gestion de la qualité est certifié dans les quatre ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.
4. Les références aux normes ISO faites au paragraphe 1 peuvent être actualisées conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.

Article 15
Accords de coopération

Avant la fin de [2007], la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport examinant la possibilité d'établir un mémorandum d'entente sur les obligations de l'État du pavillon en matière de contrôle afin de garantir l'égalité de traitement entre tous les États du pavillon qui se sont engagés à mettre en œuvre de manière contraignante le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) au moyen de la résolution A.973 (24) du 1^{er} décembre 2005 et qui acceptent de se soumettre à des audits conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI du 1^{er} décembre 2005.

¹⁵ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

Article 16
Communication d'informations et rapports

1. Chaque État membre communique à l'OMI les informations requises en vertu des dispositions des conventions de l'OMI.
2. Les États membres notifient chaque année à la Commission:
 - (a) le nombre d'inspections et d'audits qu'ils ont effectués en tant qu'État du pavillon,
 - (b) les ressources affectées aux tâches visées à l'article 4, paragraphes 1 et 2, et à l'article 7, paragraphe 1,
 - (c) les mesures arrêtées pour se conformer aux articles 6, 11, à l'article 12, paragraphe 1, et à l'article 15.
3. Un formulaire-type harmonisé pour les notifications obligatoires visées au paragraphe 2 peut être établi conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2.
4. La Commission, après réception des notifications des États membres, prépare un rapport consolidé concernant la mise en œuvre de la présente directive. Ce rapport est transmis au Parlement européen et au Conseil.

Article 17
Modifications

En plus des modifications prévues à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 7 et à l'article 11, paragraphe 3, la présente directive peut être modifiée conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2, afin de tenir compte des nouveaux engagements et dispositions relatifs à l'État du pavillon adoptés au niveau international, et notamment au sein de l'OMI ou de l'OIT.

Les modifications apportées aux conventions de l'OMI et au Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002.

Article 18
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.

3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à deux mois.
4. Le comité établit son règlement intérieur.

Article 19
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 [...]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive. 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 couvert par la présente directive.

Article 20
Entrée en vigueur

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

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

ANNEXE I

PARTIES 1 ET 2 DU CODE D'APPLICATION DES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES DE L'OMI

PARTIE 1 – ÉLÉMENTS COMMUNS

Objectif

1. Le présent Code a pour objectif de renforcer la sécurité maritime et la protection du milieu marin à l'échelle mondiale.
2. Les différentes Administrations percevront le Code en fonction des circonstances qui leur sont propres et ne seront tenues d'appliquer que les instruments mentionnés au point 6 auxquels elles sont Gouvernements ou parties contractants. Pour des raisons géographiques ou circonstanciées, certaines Administrations auront un rôle plus important en tant qu'État du pavillon qu'en tant qu'État du port ou État côtier, alors que d'autres interviendront davantage en tant qu'État côtier qu'en tant qu'État du port ou État du pavillon. Ce déséquilibre ne diminue en rien les devoirs qui sont les leurs en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État côtier.

Stratégie

3. Pour qu'un État réalise l'objectif du présent Code, il conviendrait d'établir une stratégie qui englobe les points suivants :
 - (1) application et exécution des instruments internationaux obligatoires pertinents;
 - (2) adhésion aux recommandations internationales, selon ce qu'il convient;
 - (3) maintien à l'étude et vérification permanentes du succès avec lequel l'État s'acquitte de ses obligations internationales; et
 - (4) réalisation, suivi et amélioration de la performance et de la capacité générales en matière d'organisation.

Pour assurer la mise en oeuvre de cette stratégie, il conviendrait de suivre les recommandations qui sont énoncées dans le présent Code.

Généralités

4. En vertu des dispositions de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS) et des conventions de l'OMI, les Administrations sont tenues de promulguer les textes législatifs et réglementaires requis et de prendre toutes autres mesures requises pour donner plein effet à ces instruments de manière à assurer que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin, le navire soit apte au service pour lequel il a été prévu et doté du personnel maritime compétent.

5. Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les États agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre. (UNCLOS, article 195).

Champ d'application

6. Les instruments obligatoires de l'OMI visés dans le présent Code sont les suivants :
- (1) Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS 74);
 - (2) Le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS PROT 1978);
 - (3) Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS PROT 1988);
 - (4) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78);
 - (5) Le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL PROT 1997);
 - (6) Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (Convention STCW);
 - (7) La convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);
 - (8) Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL PROT 1988);
 - (9) Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 69); et
 - (10) Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer telle que modifiée (COLREG 72);

ainsi que tous les instruments rendus obligatoires en vertu de ces conventions et protocoles. On trouvera des listes non exhaustives des obligations découlant des instruments obligatoires dans les annexes 1 à 4. Une liste des instruments pertinents figure à l'annexe 5 et un résumé des modifications des instruments obligatoires reportés dans le code est donné dans l'annexe 6¹.

¹ Ces annexes seront complétées à l'occasion de MSC 80 (mai 2005). Seules les annexes 1, 2 et 5 sont pertinentes pour les obligations de l'Etat du pavillon.

Mesures initiales

7. Chaque fois qu'un instrument obligatoire de l'OMI, nouveau ou modifié, entre en vigueur à l'égard d'un État, le gouvernement de cet État doit être en mesure d'appliquer et d'exécuter les dispositions dudit instrument en adoptant la législation nationale appropriée, et de mettre en place l'infrastructure requise pour son application et le contrôle de son respect. Cela signifie que le gouvernement de l'État en question doit :
- (1) pouvoir promulguer des lois lui permettant d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et servant, en particulier, de cadre juridique pour les prescriptions générales relatives aux registres maritimes, l'inspection des navires, l'adoption de lois en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables à ces navires, et l'élaboration de la réglementation connexe;
 - (2) disposer d'un cadre juridique pour l'exécution de sa législation et de sa réglementation nationales, y compris les procédures d'enquête et les procédures pénales; et
 - (3) disposer de personnel en nombre suffisant ayant des connaissances spécialisées dans le domaine maritime pour aider à la promulgation de la législation nationale nécessaire et pour s'acquitter de toutes les responsabilités incombant à l'État, y compris en ce qui concerne la communication des rapports prescrits par les conventions respectives.
8. On trouvera un cadre éventuel pour l'élaboration de la législation nationale donnant effet aux dispositions des instruments pertinents de l'OMI dans la publication de l'ONU intitulée "Guidelines for Maritime Legislation" (Directives en matière de législation maritime)².

Communication de renseignements

9. L'État devrait communiquer à toutes les parties intéressées la stratégie qu'il a arrêtée, comme indiqué au point 3, y compris des informations sur sa législation nationale.

Registres

10. Des registres devraient être tenus et mis à jour, selon ce qu'il convient, pour fournir les preuves de la conformité aux prescriptions et du bon fonctionnement de l'État. Ces registres devraient être lisibles, faciles à identifier et accessibles. Il conviendrait de mettre en place une procédure documentée pour définir les contrôles requis en vue d'identifier, stocker, protéger et retrouver les registres, et aussi pour déterminer leur période de validité.

² ST/ESCAP/1076.

Amélioration

11. Les États devraient continuellement améliorer les mesures qu'ils ont prises pour donner effet aux conventions et protocoles auxquels ils ont adhéré. Il s'agit d'assurer l'application et l'exécution rigoureuses et effectives de la législation nationale, en tant que de besoin, et d'en contrôler le respect.
12. L'État devrait encourager une culture permettant d'améliorer les résultats obtenus dans les domaines de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin.
13. En outre, l'État devrait prendre des mesures pour identifier et supprimer la cause des non-conformités afin d'empêcher qu'elles ne se reproduisent, notamment les mesures suivantes :
 - (1) examen et analyse des non-conformités;
 - (2) mise en oeuvre des mesures correctives requises; et
 - (3) examen des mesures correctives qui ont été prises.
14. L'État devrait déterminer les mesures à prendre pour éliminer les causes des non-conformités éventuelles afin d'éviter qu'elles ne se reproduisent.

PARTIE 2 – ÉTATS DU PAVILLON

Application

15. Afin de s'acquitter effectivement des responsabilités et des obligations qui lui incombent, l'État du pavillon devrait:
 - (1) mettre en oeuvre une stratégie en adoptant une législation nationale et prévoyant des directives visant à faciliter l'application et l'exécution des prescriptions de toutes les conventions et de tous les protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
 - (2) confier des responsabilités, au sein de leur Administration, pour l'actualisation et la révision de la stratégie adoptée, en tant que de besoin.
16. L'État du pavillon devrait mettre en place des moyens et des procédures permettant d'administrer un programme de sécurité et de protection de l'environnement comprenant au minimum les éléments suivants :
 - (1) des instructions administratives pour mettre en oeuvre les règles et règlements internationaux applicables et pour établir et diffuser la réglementation nationale nécessaire destinée à servir à leur interprétation;
 - (2) des ressources permettant d'assurer le respect des prescriptions découlant des instruments obligatoires de l'OMI énumérés au point 6, au moyen d'un programme d'audit et d'inspection qui soit indépendant de tout organisme administratif délivrant les certificats et documents requis ou de toute entité que l'État du pavillon aurait habilitée à délivrer les certificats et les documents pertinents requis;

- (3) des ressources permettant d'assurer le respect des prescriptions de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée. Ces ressources devraient notamment permettre de veiller:
 - 3.1 à ce que la formation et l'évaluation des compétences des gens de mer ainsi que la délivrance de brevets aux gens de mer soient conformes aux dispositions de la Convention;
 - 3.2 à ce que les brevets et les visas délivrés en application de la Convention STCW correspondent bien aux compétences des gens de mer et utilisent la terminologie de la Convention, ainsi que des termes identiques à ceux utilisés dans tout document relatif aux effectifs de sécurité délivré au navire;
 - 3.3 à ce qu'il puisse être procédé à une enquête impartiale lorsqu'une défaillance - que celle-ci soit due à un acte ou à une omission – imputable au titulaire d'un brevet ou d'un visa délivré par la Partie risque de constituer une menace directe pour la sécurité des personnes ou des biens en mer, ou encore pour le milieu marin;
 - 3.4 à ce que les brevets ou les visas délivrés par l'État du pavillon puissent être retirés, suspendus ou annulés lorsque cela est justifié ou lorsque cela est nécessaire pour empêcher les fraudes; et
 - 3.5 à ce que les dispositions administratives, y compris celles ayant trait aux activités de formation, d'évaluation et de délivrance de brevets menées sous l'autorité d'un autre État, soient telles que l'État du pavillon accepte la responsabilité de veiller à ce que les capitaines, officiers et autres gens de mer assurant un service à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon aient les compétences requises³;
 - (4) des ressources permettant de mener des enquêtes sur les accidents et de traiter de manière adéquate et dans les délais voulus les affaires mettant en cause des navires à bord desquels une anomalie a été constatée; et
 - (5) l'élaboration, la documentation et la fourniture de directives concernant les prescriptions des instruments obligatoires pertinents de l'OMI, que l'Administration juge satisfaisantes.
17. Les États du pavillon veillent à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon soient dotés des effectifs voulus, sur les plans tant de la quantité que de la qualité, en tenant compte des Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité adoptés par l'OMI.

³ Règles I/2, I/9, I/10 et I/11 de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée.

Habilitation

18. L'État du pavillon qui habilite un organisme reconnu à agir en son nom pour les visites, les inspections, la délivrance des certificats et autres documents, et l'apposition de marques sur les navires et autres activités réglementaires prescrites en vertu des conventions de l'OMI doit régir cette habilitation conformément à la règle XI-1/1 de la Convention SOLAS afin de:
- (1) déterminer que l'organisme reconnu dispose des ressources voulues, en matière de capacités techniques, de gestion et de recherche, pour s'acquitter des fonctions qui lui ont été confiées, conformément aux Normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration qui sont énoncées dans la résolution pertinente de l'OMI⁴;
 - (2) se fonder sur un accord écrit officiel entre l'Administration et l'organisme reconnu qui comprenne, au minimum, les éléments énoncés dans la résolution pertinente de l'OMI⁵, ou des dispositions juridiques équivalentes, et qui s'inspire du modèle d'accord pour l'habilitation d'organismes reconnus agissant au nom de l'Administration⁶;
 - (3) donner des instructions spécifiques précisant les mesures à prendre au cas où un navire n'est pas jugé apte à prendre la mer sans présenter de risque pour le navire ou les personnes à bord, ou pour le milieu marin;
 - (4) fournir à l'organisme reconnu tous les textes des lois nationales appropriées et de leurs interprétations qui donnent effet aux dispositions des conventions ou préciser si les normes de l'Administration, sur l'un ou l'autre point, vont au-delà des prescriptions de ces conventions, et
 - (5) exiger que l'organisme reconnu tienne à jour des registres fournissant à l'Administration les données nécessaires pour faciliter l'interprétation des règles des conventions.
19. L'État du pavillon qui désigne des inspecteurs pour effectuer des visites et des inspections en son nom devrait régir cette désignation, selon ce qu'il convient, conformément aux directives énoncées au point 18, en particulier en ses points (3) et (4).
20. L'État du pavillon devrait mettre en place ou participer à un programme de surveillance et prévoir des ressources adéquates pour contrôler ses organismes reconnus, ainsi que la communication avec ces derniers, afin d'assurer que ses obligations internationales soient pleinement respectées en:

⁴ Appendice 1 de la résolution A.739 (18) intitulée "Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration".

⁵ Appendice 2 de la résolution A.739 (18) intitulée «Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration».

⁶ (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307)

- (1) exerçant son pouvoir de mener des enquêtes supplémentaires pour s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon respectent les instruments obligatoires de l'OMI;
- (2) menant des enquêtes supplémentaires, comme il le jugera utile, pour s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon respectent les prescriptions nationales venant compléter les prescriptions découlant des conventions de l'OMI; et
- (3) nommant du personnel ayant une bonne connaissance des règles et règlements de l'État du pavillon et des organismes reconnus et étant à même d'assurer une surveillance effective des organismes reconnus sur place.

Exécution

21. L'État du pavillon devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'observation des règles et normes internationales par les navires autorisés à battre son pavillon et par les entités et personnes relevant de sa juridiction de manière à veiller au respect de ses obligations internationales. Ces mesures devraient, notamment, être les suivantes:

- (1) interdire aux navires autorisés à battre leur pavillon d'appareiller avant de pouvoir prendre la mer en respectant les prescriptions des règles et normes internationales;
- (2) inspecter régulièrement les navires autorisés à battre son pavillon pour vérifier que l'état réel du navire et de son équipage sont conformes aux certificats qui lui ont été délivrés;
- (3) durant l'inspection périodique visée au point (2), l'inspecteur devrait s'assurer que les gens de mer affectés au navire connaissent bien:
 - 3.1 leurs tâches spécifiques; et
 - 3.2 les aménagements, installations, équipements et procédures du navire.
- (4) veiller à ce que les effectifs du navire, dans leur ensemble, puissent coordonner efficacement leurs activités en cas de situation d'urgence et lorsqu'ils s'acquittent de fonctions vitales pour la sécurité ou la prévention ou l'atténuation de la pollution;
- (5) prévoir dans les lois et règlements nationaux des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les navires autorisés à battre leur pavillon d'enfreindre les règles et les normes internationales;
- (6) après enquête, engager une procédure contre les navires autorisés à battre leur pavillon qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction commise;
- (7) prévoir dans les lois et règlements nationaux des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les personnes auxquelles a été délivré un certificat ou un visa sous leur autorité d'enfreindre les règles et les normes internationales; et

- (8) après enquête, engager une procédure contre les personnes titulaires de certificats ou de visas qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction.
22. L'État du pavillon devrait envisager d'élaborer et de mettre en oeuvre un programme de contrôle et de surveillance, selon ce qu'il convient, permettant de:
- (1) procéder rapidement à des enquêtes approfondies sur les accidents, en envoyant un rapport à l'OMI, en tant que de besoin;
 - (2) rassembler des données statistiques pour pouvoir analyser les tendances en vue d'identifier les problèmes; et
 - (3) prendre rapidement des mesures face aux anomalies et aux cas de pollution allégués, signalés par un État du port ou un État côtier.
23. Par ailleurs, l'État du pavillon devrait:
- (1) veiller au respect des instruments applicables de l'OMI par le biais de la législation nationale;
 - (2) prévoir du personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale visée au point 15 (1), y compris du personnel chargé des enquêtes et des visites; et
 - (3) fournir du personnel de l'État du pavillon qualifié et en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes en cas d'immobilisation, par un État du port d'un navire autorisé à battre son pavillon;
 - (4) fournir du personnel de l'État du pavillon qualifié et en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes en cas de contestation, par un État du port, de la validité d'un certificat ou visa délivré en son nom; et
 - (5) assurer la formation des inspecteurs et enquêteurs de l'État du pavillon et contrôler leurs activités.
24. Lorsque un État est informé qu'un navire autorisé à battre son pavillon a été retenu par un État du port, l'État du pavillon devrait veiller à ce que des mesures correctives appropriées soient prises pour mettre le navire en cause immédiatement en conformité avec les conventions internationales applicables.
25. Un État du pavillon, ou un organisme reconnu agissant en son nom, ne devrait délivrer de certificat international à un navire ou apposer un visa qu'après s'être assuré que le navire satisfait à toutes les prescriptions applicables.
26. Un État du pavillon ne devrait délivrer un brevet national d'aptitude ou un visa qu'après s'être assuré que la personne satisfait à toutes les prescriptions applicables.

Inspecteurs de l'État du pavillon

27. L'État du pavillon devrait définir et consigner par écrit les responsabilités et pouvoirs du personnel qui gère, exécute et vérifie des travaux ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution, ainsi que les relations entre les membres du personnel.
28. Le personnel responsable ou chargé de l'exécution, des visites, inspections et audits des navires et des compagnies visés par les instruments obligatoires pertinents de l'OMI, devraient posséder au minimum :
 - (1) des qualifications appropriées obtenues dans un établissement maritime ou nautique, ainsi qu'une expérience obtenue lors du service en mer en qualité d'officier breveté titulaire ou ayant été titulaire d'un brevet d'aptitude valide conformément à la règle II/2 ou III/2 de la Convention STCW et ayant tenu à jour ses connaissances techniques des navires et de leur exploitation depuis l'obtention du brevet d'aptitude; ou
 - (2) un diplôme ou titre équivalent, délivré par un établissement d'enseignement supérieur dans un domaine technique ou scientifique reconnu par l'État.
29. Le personnel ayant les qualifications prévues au point 28 (1) devrait avoir accompli un service en mer en qualité d'officier du service pont ou du service machine pendant une période de trois ans au moins.
30. Le personnel ayant les qualifications prévues au point 28 (2) devrait avoir exercé des fonctions pertinentes pendant au moins trois ans.
31. En outre, ce personnel devrait avoir des connaissances théoriques et pratiques appropriées des navires, de leur exploitation, et des dispositions des instruments nationaux et internationaux pertinents qui lui sont nécessaires pour s'acquitter des tâches d'inspecteur de l'État du pavillon et qu'il aura obtenues dans le cadre de programmes de formation documentés.
32. Le reste du personnel aidant à l'exécution de ces tâches devrait avoir reçu un enseignement et une formation et être soumis à une supervision en rapport avec les tâches qu'il est habilité à exécuter.
33. Une expérience antérieure pertinente dans le domaine de compétence spécialisée visé devrait être considérée comme un avantage; si l'intéressé n'a aucune expérience préalable, l'Administration devrait assurer une formation appropriée sur le terrain.
34. L'État du pavillon peut accréditer les inspecteurs en leur faisant suivre un programme requis de formation institutionnalisé menant au même niveau de connaissances et d'aptitude que celui requis aux points 29 à 32.
35. L'État du pavillon devrait avoir mis en place un système documenté de qualification des membres du personnel et d'actualisation de leurs connaissances en fonction des tâches qu'ils sont habilités à exécuter.

36. Selon les fonctions à exercer, les qualifications requises devraient comprendre les éléments suivants:
- (1) connaissance des règles et règlements nationaux et internationaux applicables aux navires, aux compagnies, aux équipages, aux cargaisons et à l'exploitation du navire;
 - (2) connaissance des procédures applicables dans les fonctions de visite, de certification, de contrôle, d'enquête et de surveillance;
 - (3) compréhension des buts et objectifs des instruments internationaux et nationaux ayant trait à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin, de même que des programmes connexes;
 - (4) compréhension des procédures internes et externes, à bord comme à terre;
 - (5) compétence professionnelle nécessaire pour s'acquitter des tâches de manière efficace et efficiente;
 - (6) sensibilisation aux questions de sécurité en toutes circonstances, y compris en ce qui concerne sa propre sécurité; et
 - (7) formation aux différentes tâches à exécuter, ou expérience de ces tâches, et de préférence également aux fonctions à évaluer.
37. L'État du pavillon devrait délivrer un document d'identification que l'inspecteur devrait avoir sur lui lorsqu'il exécute ses tâches.

Enquêtes menées par l'État du pavillon

38. Une enquête devrait être entreprise à la suite d'un accident de mer ou d'un événement de pollution. Ces enquêtes devraient être menées par des enquêteurs ayant les qualifications voulues et une connaissance approfondie des questions liées à l'accident. L'État du pavillon devrait être disposé à mettre à disposition des enquêteurs qualifiés à cette fin, quel que soit le lieu de l'accident ou de l'événement.
39. L'État du pavillon devrait veiller à ce que les divers enquêteurs aient des connaissances et une expérience pratiques des sujets afférents à leurs tâches normales. Par ailleurs, pour aider les enquêteurs à accomplir des tâches ne relevant pas de leurs fonctions habituelles, l'État du pavillon devrait mettre à disposition des experts dans les domaines ci-après, en tant que de besoin:
- (1) navigation et Règlement pour prévenir les abordages en mer;
 - (2) réglementation de l'État du pavillon concernant les brevets d'aptitude;
 - (3) causes de la pollution des mers;
 - (4) techniques d'entrevue;
 - (5) rassemblement des preuves; et

- (6) évaluation des effets de l'élément humain.
40. Tout accident entraînant des dommages corporels nécessitant une absence de trois jours ou plus et tout décès résultant d'un accident du travail ou d'un accident mettant en cause un navire de l'État du pavillon devraient faire l'objet d'une enquête dont les résultats devraient être rendus publics.
41. Les accidents de navire devraient faire l'objet d'une enquête et d'un rapport conformément aux conventions pertinentes de l'OMI et aux directives élaborées par l'OMI⁷. Le rapport d'enquête devrait être communiqué à l'OMI, accompagné des observations de l'État du pavillon, conformément aux directives susmentionnées.

Évaluation et révision

42. Les États du pavillon devraient, à intervalles réguliers, évaluer leur performance en ce qui concerne la mise en oeuvre des procédures, des ressources et des processus administratifs nécessaires pour respecter leurs obligations découlant des conventions auxquelles ils sont Parties.
43. Les mesures permettant d'évaluer la performance de l'État du pavillon peuvent comprendre notamment le taux de retenue de navires dans le cadre du contrôle par l'État du port, les résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon, les statistiques sur les accidents, les processus de communication et d'information, les statistiques relatives aux pertes annuelles (à l'exclusion des pertes réputées totales (CTL)) et autres indicateurs de performance appropriés afin de déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives sont adéquats pour permettre à l'État du pavillon de s'acquitter de ses obligations.
44. Ces mesures peuvent comprendre l'examen périodique des éléments suivants :
- (1) taux de pertes de navires et d'accidents permettant d'identifier les tendances sur des périodes déterminées;
 - (2) nombre de cas confirmés d'immobilisation de navires par rapport au tonnage de la flotte;
 - (3) nombre de cas confirmés d'incompétence ou de faute de la part de personnes titulaires d'un certificat ou d'un visa délivré sous l'autorité de l'État du pavillon;
 - (4) réponses aux rapports sur les anomalies ou aux interventions de l'État du port;
 - (5) enquêtes sur les accidents graves et enseignements tirés;
 - (6) ressources financières, techniques et autres engagées;
 - (7) résultats des inspections, visites et contrôles des navires appartenant à la flotte;

⁷ Se reporter au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, adopté par l'Organisation par la résolution A.849 (20), telle que modifiée par la résolution A.884 (21).

- (8) enquêtes sur les accidents du travail;
- (9) nombre d'incidents et d'infractions relevant de MARPOL 73/78, telle que modifiée; et
- (10) nombre de suspensions ou de retraits de certificats, de visas, d'approbations, etc.

ANNEXE II

CODE DE L'ÉTAT DU PAVILLON

CRITERES MINIMAUX A REMPLIR PAR LES INSPECTEURS DE L'ÉTAT DU PAVILLON

(conformément à l'article 8)

1. Les inspecteurs doivent être autorisés par l'autorité compétente de l'État membre à effectuer les visites prévues dans la présente directive.
2. Les inspecteurs doivent avoir une connaissance théorique et une expérience pratique des navires, de leur exploitation et des prescriptions des dispositions nationales et internationales applicables. Cette connaissance et cette expérience doivent avoir été acquises dans le cadre de programmes de formation documentés.
3. Les inspecteurs doivent, au minimum:
 - (1) soit disposer de qualifications appropriées obtenues dans un établissement maritime ou nautique, ainsi que d'une expérience acquise lors du service en mer en qualité d'officier breveté titulaire ou ayant été titulaire d'un brevet d'aptitude STCW II/2 ou III/2 valable,
 - (2) soit avoir réussi un examen reconnu par l'autorité compétente pour l'obtention du titre d'architecte naval, ingénieur mécanicien ou ingénieur dans le domaine maritime et avoir exercé une de ces fonctions pendant au moins cinq ans
 - (3) soit être titulaire d'un diplôme universitaire ou équivalent et avoir été formé dans une école d'inspecteurs et être diplômé de cette école, et avoir exercé pendant au moins deux ans, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, les fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon.
4. Les inspecteurs qualifiés visés au point 3, (1), doivent avoir accompli un service en mer en qualité d'officier du service pont ou du service machine pendant au moins cinq ans.
5. Les inspecteurs qualifiés visés au point 3, (1) et (2), doivent avoir tenu à jour leur connaissance technique des navires et de leur exploitation depuis l'obtention de leur brevet d'aptitude ou de leurs qualifications.
6. Les inspecteurs qualifiés visés au point 3, (3), doivent avoir le même niveau de connaissances et d'aptitude que celui exigé des inspecteurs visés au point 3, (1) et (2).
7. Les inspecteurs qualifiés doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
8. Les inspecteurs ne doivent détenir aucun intérêt commercial dans le navire inspecté et ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations.

9. Les inspecteurs qui ne remplissent pas les critères ci-dessus sont également acceptés s'ils étaient, à la date d'adoption de la présente directive, employés par une autorité compétente pour les visites statutaires ou les inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port.

ANNEXE III

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES MESURES DE SUIVI APPLICABLES AUX NAVIRES IMMOBILISES PAR UN ÉTAT DU PORT

(conformément à l'article 6)

1. IMMOBILISATION PAR UN ÉTAT DU PORT

1. Lorsque l'autorité compétente d'un État membre (ci-après dénommé «l'État du pavillon») est informée qu'un navire battant son pavillon a été immobilisé par un État du port, elle doit superviser la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires pour mettre le navire en conformité avec les règlements et les conventions internationales applicables. Ces mesures sont notamment celles décrites ci-après.

2. MESURES IMMEDIATES

1. Dès que l'État du pavillon est informé de l'immobilisation, il doit prendre contact avec la compagnie (au sens du code ISM) et avec l'État du port afin de déterminer, dans la mesure du possible, les circonstances exactes de l'immobilisation.
2. Au vu de ces informations, l'État du pavillon doit déterminer les mesures immédiates nécessaires pour mettre le navire en conformité. Il peut estimer, avec confirmation par l'État du port, que certaines anomalies sont aisément rectifiables (par exemple dans le cas d'un radeau de sauvetage nécessitant un entretien). En pareil cas, l'État du pavillon doit demander à l'État du port de confirmer que les anomalies ont bien été supprimées.
3. Pour les anomalies plus graves, notamment les défaillances structurelles et autres couvertes par les certificats délivrés pour le compte de l'État du pavillon par un organisme agréé (OA), l'État du pavillon doit demander à l'un de ses inspecteurs d'effectuer une inspection ou charger un inspecteur de l'OA d'en effectuer une pour son compte. Dans un premier temps, cette inspection doit être axée sur les éléments pour lesquels des anomalies ont été constatées par l'État du port. Si l'inspecteur de l'État du pavillon ou de l'OA le juge nécessaire, l'inspection peut alors se transformer en visite complète pour les éléments couverts par les certificats statutaires correspondants.
4. Lorsque l'OA a effectué l'inspection visée au point 2.3 ci-dessus, son inspecteur doit notifier à l'État du pavillon les mesures prises et l'état du navire à l'issue de cette inspection, afin de lui permettre de déterminer si d'autres mesures sont nécessaires et, le cas échéant, lesquelles.
5. Si l'inspection par l'État du port a également été suspendue conformément à [l'article 9, paragraphe 4, de la directive 95/21/CE ou l'article 13, paragraphe 5, de la directive .../.../CE relative au contrôle par l'Etat du port], l'État du pavillon doit organiser une nouvelle visite du navire pour les certificats couvrant les éléments pour lesquels des anomalies ont été constatées par l'État du port et pour tout autre élément pour lequel des anomalies sont constatées ultérieurement. L'État du pavillon doit soit

effectuer cette visite lui-même, soit exiger un rapport complet de l'inspecteur de l'OA et, le cas échéant, obtenir confirmation qu'une visite satisfaisante a bien été effectuée et que toutes les anomalies ont été supprimées. Lorsqu'il est satisfait, l'État du pavillon doit confirmer à l'État du port que le navire est conforme aux prescriptions des règlements et aux conventions internationales applicables.

6. Dans les cas les plus graves de manquement aux règlements et aux conventions internationales, l'État du pavillon doit toujours confier la conduite ou la supervision des inspections et visites mentionnées aux points 2.3 – 2.5 à un inspecteur de l'administration nationale, plutôt qu'à un inspecteur de l'organisme agréé.
7. Sauf en cas d'application du point 2.10, l'État du pavillon doit exiger que la compagnie prenne des mesures correctives (en plus de celles imposées par l'État du port) pour mettre le navire en conformité avec les règlements et les conventions internationales applicables avant que le navire ne soit autorisé à quitter le port d'immobilisation. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, les certificats correspondants doivent être retirés.
8. L'État du pavillon doit examiner la mesure dans laquelle les anomalies constatées par l'État du port ou décelées à l'occasion d'une inspection/visite par l'État du pavillon témoignent d'une défaillance du système de gestion de la sécurité du navire et de la compagnie. En cas de nécessité, l'État du pavillon organise un nouvel audit du navire et/ou de la compagnie et, en liaison avec l'État du port, détermine si ce nouvel audit doit avoir lieu avant que le navire ne soit autorisé à quitter le port d'immobilisation.
9. L'État du pavillon doit en permanence être en contact et coopérer avec l'État du port afin de veiller à la suppression des anomalies constatées et de pouvoir réagir aussi rapidement que possible à toute demande de clarification émanant de l'État du port.
10. Lorsque les anomalies ne peuvent pas être supprimées dans le port d'immobilisation et que l'État du port, conformément à [l'article 11, paragraphe 1, de la directive 95/21/CE ou à l'article 15, paragraphe 1, de la directive .../.../CE relative au contrôle par l'État du port], autorise le navire à rejoindre un chantier de radoub, l'État du pavillon doit prendre contact avec l'État du port pour déterminer les conditions de ce déplacement et confirmer ces conditions par écrit.
11. Si le navire ne se conforme pas aux conditions visées au point 2.10 ci-dessus ou ne rejoint pas le chantier de radoub convenu, l'État du pavillon doit immédiatement demander des explications à la compagnie et envisager de retirer les certificats du navire. L'État du pavillon devra en outre effectuer une visite supplémentaire à la première occasion.
12. Si, au vu des informations disponibles, l'État du pavillon estime que l'immobilisation est injustifiée, il doit faire part de ses réserves à l'État du port et prendre contact avec la compagnie pour déterminer s'il convient d'utiliser les voies de recours qui lui sont ouvertes dans l'État du port.

3. MESURES ULTERIEURES

1. En fonction de la gravité des anomalies constatées et des mesures immédiates arrêtées, l'État du pavillon doit par ailleurs envisager de soumettre le navire à une visite supplémentaire après la levée de l'immobilisation. Cette visite supplémentaire doit comprendre une évaluation de l'efficacité du système de gestion de la sécurité. À titre indicatif, la visite supplémentaire devrait être effectuée par l'État du pavillon dans les [6] semaines à compter de la date à laquelle il a été informé de l'immobilisation. Cette visite supplémentaire est effectuée aux frais de la compagnie. Si l'État du pavillon est censé effectuer une visite statutaire du navire dans les [3] mois, il peut envisager de reporter la visite supplémentaire jusqu'à cette date.
2. En outre, l'État du pavillon doit déterminer s'il convient de soumettre la compagnie à un nouvel audit. L'État du pavillon doit également examiner les résultats des inspections antérieures des autres navires naviguant sous la responsabilité de la même compagnie afin de déterminer si certaines carences sont courantes sur les navires de cette compagnie.
3. Si le navire a été immobilisé à juste titre plus d'une fois au cours des 2 années précédentes, les mesures de suivi doivent être prises plus rapidement et, en tout état de cause, l'État du pavillon doit effectuer une visite supplémentaire dans les [4] semaines à compter de la date à laquelle il a été informé de l'immobilisation.
4. Si l'immobilisation donne lieu à une interdiction d'accès, conformément à [l'article 7 ter de la directive 95/21/CE ou à l'article 10 de la directive .../.../CE relative au contrôle par l'Etat du port], l'État du pavillon doit procéder à une visite supplémentaire et prendre toutes les mesures nécessaires pour que la compagnie mette le navire en parfaite conformité avec l'ensemble des règlements et des conventions internationales applicables. Lorsqu'il est satisfait, l'État du pavillon délivre à la compagnie un document à cet effet.
5. Dans tous les cas, l'État du pavillon doit déterminer les actions juridiques, y compris les amendes, qu'il convient de prendre à l'encontre de la compagnie. Dans le cas d'un navire qui, de manière systématique, ne se conforme pas aux prescriptions des règlements et des conventions internationales applicables, l'État du pavillon doit examiner les sanctions supplémentaires éventuellement nécessaires, telles que la radiation du navire de son registre.
6. Une fois que toutes les mesures correctives destinées à mettre le navire en conformité avec les règlements et les conventions internationales applicables ont été menées à bien, l'État du pavillon doit envoyer un rapport à l'OMI, conformément à la convention SOLAS 74 modifiée, chapitre I, règle 19(d), et au point 5.2 de la résolution A.787 (19) de l'OMI telle que modifiée.

4. VISITE SUPPLEMENTAIRE

1. La visite supplémentaire visée ci-dessus doit comprendre un examen des éléments suivants, suffisamment approfondi pour permettre à l'inspecteur de l'État du pavillon de s'assurer que le navire, son équipement et son équipage sont conformes à tous les règlements et les conventions internationales dont ils relèvent:
 - certificats et documents
 - structure et équipement de la coque
 - conditions d'attribution des lignes de charge
 - Principaux systèmes et machines
 - propreté des locaux machines
 - engins de sauvetage
 - sécurité incendie
 - équipements de navigation
 - équipement de manutention de la cargaison
 - équipements hertziens
 - équipement électrique
 - prévention de la pollution
 - conditions de vie et de travail
 - effectifs
 - certification des membres d'équipage
 - sécurité des passagers
 - prescriptions opérationnelles comprenant la communication entre les membres d'équipage, les exercices, la formation, les opérations sur la passerelle de commandement et dans la salle des machines et la sécurité.
2. Elle doit également inclure, sans toutefois s'y limiter, les éléments de l'inspection renforcée visés dans la [partie C de l'annexe V de la directive 95/21/CE ou dans la partie C de l'annexe VIII de la directive .../.../CE relative au contrôle par l'Etat du port]. Les inspecteurs de l'État du port ne doivent pas hésiter à inclure, lorsqu'ils le jugent nécessaire, des essais fonctionnels portant sur des éléments tels que les engins de sauvetage et leurs modalités de mise à l'eau, les machines principales et auxiliaires, les panneaux d'écoutes, le système d'alimentation électrique principal et le système de vidange.

FICHE FINANCIERE LEGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Proposition de Directive du Parlement Européen et du Conseil concernant le respect des obligations des Etats du pavillon.

2. CADRE ABM / EBA (GESTION/ETABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITES)

Domaine politique : Energie et Transports

Activités : Transport Maritime et Fluvial, inter modalité.

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA), y compris leurs intitulés: Sans objet

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière: sans objet

3.3. Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant): sans objet

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
	DO/DNO	CD ¹ / CND ²	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°
	DO/DNO	CD/CN D	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°

¹ Crédits dissociés.

² Crédits non dissociés.

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 et ex. suiv.	Total
----------------------	------------	--	---------	------	-------	------	------	------------------	-------

Dépenses opérationnelles³

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	néant
Crédits de paiement (CP)		b	0	0	0	0	0	0	néant

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence⁴

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	néant
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	-------

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0	0	0	0	0	0	Néant
Crédits de paiement		b+c	0	0	0	0	0	0	Néant

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence⁵

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

⁴ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du Titre xx.

⁵ Dépenses relevant du Chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

La proposition législative ne prévoit pas un cofinancement de la part des Etats membres

Millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel⁶ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.

millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Recettes en termes absolus		0	0	0	0	0	0
	b) Modification des recettes	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

⁷ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

4.1.4. *Ressources humaines FTE (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail sous le point 8.2.1*

(Gestion par le personnel existant).

Besoins annuels	Année n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.
Total des effectifs de ressources humaines	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

La Résolution A.847 (20) de l'OMI vise à favoriser la mise en œuvre efficace des obligations incombant aux Etats du pavillon en vertu des conventions internationales et à aider les Etats à appliquer ces conventions. Toutefois, cette Résolution étant peu détaillée, l'OMI a pris l'engagement de la retranscrire sous la forme d'un Code pour les Etats lorsqu'ils agissent en tant qu'Etats du pavillon, Etats côtiers et Etats du port.

Le Code de l'OMI, assorti en parallèle d'un schéma d'audit des Etats du pavillon, sera formellement adopté lors de la prochaine Assemblée générale de l'OMI en novembre 2005. Le Code et le schéma d'audit sont le fruit d'une réflexion entamée par des experts de haut niveau de l'OMI sur la nécessité de prévoir des mesures afin que les Etats parties aux conventions maritime internationales les mettent en œuvre.

L'action proposée vise à doter la Communauté européenne d'un nouvel acte législatif permettant de rendre obligatoire le code et le schéma d'audit, ceci afin d'harmoniser les méthodes de mise en œuvre des conventions dans les Etats membres.

5.2. Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle

La proposition représente le chaînon manquant par rapport aux autres instruments législatifs en matière de sécurité maritime.

De plus, la proposition s'inscrit dans la volonté exprimée par les Etats membres, lors du Conseil européen de Copenhague de décembre 2002, de mettre en place un système de contrôle communautaire de leurs obligations découlant des instruments internationaux auxquels ils sont parties, notamment par la transposition en droit communautaire du Code sur la mise en œuvre des responsabilités des Etats du pavillon et du schéma d'audit.

Enfin, cette proposition renforce la prévention des atteintes à l'environnement. L'ensemble de ces éléments participe à conforter la place de l'Union européenne sur la scène internationale.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (ABM)

L'encadré ci-après rassemble les objectifs de la proposition:

- Renforcer la sécurité des mers, la protection des gens de mer et de l'environnement
- Promouvoir un pavillon de qualité
- Inciter le EM à ratifier les conventions internationales
- Mise en place d'administrations maritimes performantes et de qualité
- Prévoir un système d'audit efficace des Etats du pavillon

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

- Gestion centralisée*
- Directement par la Commission
- Indirectement par délégation à:
 - des agences exécutives,
 - des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
 - des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.
- Gestion partagée ou décentralisée*
 - avec des Etats membres
 - avec des pays tiers
- Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)*

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

Le projet de directive contienne une disposition requérant la communication par les Etats membres à la Commission des mesures nationales d'exécution (MNE) à adopter en vue de transposer les directives en droit national.

La non communication de ces MNE (ainsi que une communication partielle) déclenche automatiquement le lancement des procédures d'infraction conformément à l'article 226 du Traité.

Suivi des activités des organismes enquête et des Administrations maritimes des Etats membres par l'agence de sécurité maritime.

6.1. Evaluation :

6.1.1. Evaluation ex-ante

L'incorporation du code en droit communautaire ne crée pas de charge budgétaire supplémentaire pour les Etats membres.

Le Code est déjà partiellement mis en vigueur par les Etats membres en matière d'inspection et de certification en vertu de la directive 94/57/CE. Les conventions visées sont pratiquement toutes ratifiées par les Etats membres et entrées en vigueur.

En revanche, l'introduction d'un transport de qualité (norme ISO9001/2000) implique des coûts d'investissement et de fonctionnement pour les administrations maritimes. Ces coûts ont une répercussion sur les industries maritimes, sur l'environnement et sur l'emploi.

Administrations maritimes

Trois Etats membres, le Danemark, le Luxembourg et le Royaume-Uni ont déjà mis en œuvre cette norme. Les coûts repris dans l'analyse d'impact à partir des informations transmises par les Etats membres concernés ne sont pas aisément comparables mais fournissent une indication en terme de volume.

Impact négatif : Des coûts d'investissement importants dans le démarrage de l'action et dans la mise en oeuvre du système sont à prévoir pour certains Etats membres. En revanche, les Etats membres qui ont ratifié quasiment toutes les conventions visées dans la proposition et ont déjà mis en place les instruments pour le contrôle de leur mise en œuvre n'auront que des faibles coûts additionnels de fonctionnement.

Impact positif : faible coût de fonctionnement, rentabilité rapide de l'investissement, meilleure performance des Etats du pavillon, publication des performances, rationalisation des contrôles et des dépenses budgétaires, meilleure traçabilité des actions, gain de temps, amélioration de l'image des administrations du pavillon, renforcement du lien avec les autres aspects de la politique de sécurité maritime.

6.1.2. Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex-post (leçons tirées des expériences antérieures similaires)

Sans objet

6.1.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

La Commission préparera un rapport fondé sur les rapports mensuels des Etats membres.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet

8. DETAIL DES RESSOURCES

8.1 Objectifs de la proposition en termes de coûts : sans objet

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, actions et réalisations / outputs)	Type de réalisation / output	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL	
		Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total
OBJECTIF OPERATIONNEL n°1 ⁸ ...															
Action 1															
- Réalisation 1															
- Réalisation 2															
Action 2															
- Réalisation 1															
Sous-total Objectif 1															
OBJECTIF OPERATIONNEL N°2...															
Action 1															
- Réalisation 1															
Sous-total Objectif 2															
OBJECTIF OPERATIONNEL N° n															
Sous-total Objectif n															
COÛT TOTAL															

⁸ Tel que décrit dans la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/FTE)					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ⁹ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personnel financé ¹⁰ par art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs financés ¹¹ par art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTAL		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action: tâches

Tâches liées au suivi de la mise en œuvre de la Directive par les Etats membres ; d'éventuelles tâches de coordination avec l'Agence de sécurité maritime et de suivi des travaux des organismes internationaux dans ce domaine.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes pré alloués dans le cadre de l'exercice de APS/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de APS/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de APS/APB de l'exercice concerné

⁹ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹⁰ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹¹ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)							0
Agences exécutives ¹²							0
Autre assistance technique et administrative							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Total assistance technique et administrative							0

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence.*

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054
Personnel financé par art. XX 01 02 (auxiliaires, END, personnel intérimaire, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

Calcul – **Fonctionnaires et agents temporaires**

$(0.5 \times 108\ 000 \text{ €} = 54\ 000 \text{ €})$

Calcul - **Personnel financé par article XX 01 02**

néant

¹² Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3ème décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Comités ¹³	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Études et consultations	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information	0	0	0	0	0	0	0
2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0	0
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0	0	0	0	0	0	0

* sans impact sur le budget actuel des missions

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Sans objet

¹³ Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.