

# E 3074

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

DOUZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 1er février 2006

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 1er février 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 du []  
relative au contrôle par l'Etat du port (refonte).

COM(2005) 0588 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES  
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

**INTITULE**

*COM (2005) 588 final*

Proposition de directive ... du Parlement européen et du Conseil du ... relative au contrôle par l'État du port (refonte).

N A T U R E	S.O. Sans Objet	<p><b>Observations :</b></p> <p>Cette proposition de directive codifie et complète des directives précédentes relatives au contrôle des navires. Certaines de ses dispositions (modification du régime des refus d'accès, obligation de signalement des anomalies, possibilité pour les marins de déposer plainte, dispositions nouvelles en matière de lutte contre le terrorisme) relèvent du domaine législatif.</p>
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
<p>Date d'arrivée au Conseil d'Etat :</p> <p align="center">31/01/2006</p>		
<p>Date de départ du Conseil d'Etat :</p> <p align="center">17/02/2006</p>		

Ce message a fait l'objet d'un traitement anti-virus[2].  
Il est rappelé que tout message électronique est susceptible  
d'altération au cours de son acheminement sur Internet.

---



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 26 janvier 2006  
(OR. en)**

**5632/06**

**Dossier interinstitutionnel:  
2005/0238 (COD)**

**MAR 9  
ENV 40  
CODEC 64**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission

En date du: 25 janvier 2006

---

Objet: Proposition de directive .../... du Parlement européen et du Conseil du  
[...] relative au contrôle par l'État du port (refonte)

---

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) 588 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.11.2005  
COM(2005) 588 final

2005/0238 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE .../... DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du [...]**

**relative au contrôle par l'État du port**

(refonte)

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1499}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

- 1) Procéder à une refonte de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

Ce texte a fait l'objet de nombreuses modifications qui l'ont rendu particulièrement complexe. La refonte permettra de clarifier et de rendre plus lisible les dispositions de la directive, dans le droit fil de la politique " mieux légiférer " promue par la Commission.

- 2) Renforcer et améliorer l'efficacité du régime du contrôle par l'Etat du port.

Ce dernier objectif découle d'un certain nombre d'engagements pris par la Commission et de demandes formulées par les autres institutions, en particulier suite à l'accident du PRESTIGE en novembre 2002. En effet, dès le 3 décembre 2002, la Commission adoptait une Communication (COM(2002) 681 final du 3.12.2002) sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier PRESTIGE, suivie le 6 décembre 2002 de conclusions du Conseil concernant la sécurité des navires et la prévention de la pollution, dans lesquelles le Conseil « invite la Commission à présenter dès que possible une proposition visant à renforcer les procédures de contrôle par l'État du port ». Enfin, il convient de souligner que dans sa résolution adoptée le 27 avril 2004 suite aux travaux de la commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime (commission MARE), le Parlement européen s'est également prononcé pour une amélioration et une intensification des inspections de navires dans les ports de l'Union européenne.

- **Contexte général**

Les dispositions existantes figurent dans la directive 95/21/CE et ses amendements successifs. L'objectif de la mesure proposée est précisément, pour partie, de refondre ces éléments dans un texte consolidé.

En outre, la proposition vise à:

- modifier certaines dispositions, soit dans le sens d'une simplification ou d'une clarification (par exemple dans le cas du régime des inspections renforcées), soit dans le sens d'un renforcement (c'est le cas en particulier des dispositions concernant le rôle des pilotes dans la détection des déficiences et des règles concernant le bannissement des navires sous-normes).
- ajouter un certain nombre de dispositions nouvelles dans des domaines qui n'étaient pas couverts par le contrôle de l'Etat du port, comme la sûreté maritime, pour tenir compte des évolutions récentes du droit international et communautaire.

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

Directive 95/21/CE.

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

Le renforcement des contrôles de navires aura un impact environnemental direct par la réduction des risques d'accident et par conséquent des pollutions que ces accidents sont susceptibles d'engendrer.

Par ailleurs, la mesure aura des retombées économiques positives du fait de cette réduction des risques d'accidents et de pollution. Ces modifications visent également à placer les opérateurs de transport maritime dans un environnement compétitif plus équitable en réduisant la concurrence déloyale des navires sous-normes, qui feront l'objet de sanctions plus sévères, et en faisant bénéficier les opérateurs de navires de qualité de contrôles allégés.

La mesure contribue enfin à la politique sociale de l'Union européenne au travers du contrôle des conditions de vie et de travail à bord du navire et de la mise en place de règles plus strictes quant à la prise en compte et au suivi des plaintes émises par les marins.

## 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 à une double série de réunions de consultations des représentants des Etats membres et de l'industrie maritime, sur la base de documents de travail de ses services comportant une liste détaillée de questions sur les modifications envisagées.

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

Le résultat des consultations et des études d'impact effectuées a confirmé :

- la valeur ajoutée de procéder à une refonte complète du texte existant, pour répondre à des besoins de clarté et de simplification réglementaire;
- la nécessité de procéder à un durcissement des mesures concernant les navires présentant les risques les plus élevés, notamment au travers d'un recours accru au bannissement;
- l'intérêt de mettre en place les fondements d'un nouveau régime d'inspection, garantissant qu'aucun navire ne puisse échapper aux contrôles et que les rythmes d'inspection soient différenciés au bénéfice des navires de qualité, afin de ne pas entraver leur compétitivité par des contraintes injustifiées.

Les données collectées et les conclusions détaillées de l'étude d'impact figurent dans le document SEC ../.. en annexe.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

### Domaines scientifiques / d'expertise concernés

Sécurité maritime, sauvegarde de la vie humaine, protection de l'environnement et sûreté.

### Méthodologie utilisée

Participation de la Commission aux groupes d'experts du mémorandum de Paris, études confiées à l'Agence européenne de sécurité maritime sur certains points (exemple: bilan de l'application de la mesure de refus d'accès dans les ports depuis l'entrée en vigueur de la directive, examen des impacts possibles du nouveau régime d'inspection), collecte et analyse d'informations extraites de la base de données du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port

### Principales organisations / principaux experts consultés

Travaux de la commission temporaire du Parlement européen sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Prestige en 2002 (conclusions de la commission " MARE ").

Experts de l'EMSA et du Mémorandum de Paris

### Synthèse des avis reçus et utilisés

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

Les avis des experts du Mémorandum de Paris ont permis de cerner l'étendue des problèmes et de dégager d'éventuelles difficultés pratiques, sur des sujets tels que l'inspection des navires dans les mouillages. Les travaux du groupe d'experts sur la mise en place du nouveau régime d'inspection, auxquels la Commission, avec l'assistance de l'Agence, a participé ont permis de définir les éléments du futur régime d'inspection.

Les études menées par l'EMSA ont permis de mettre en lumière les lacunes de la législation actuelle, notamment concernant l'application des mesures existantes en matière de refus d'accès, qui ont conduit à proposer de renforcer le régime en vigueur sur ce point. L'expérience acquise par l'EMSA dans la gestion de la base de données sur les visites de navires ro-ro à passagers (en application de la directive 99/35/CE) ont permis de proposer une simplification et une harmonisation des dispositions similaires entre les deux directives.

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

Des éléments de l'expertise sont décrits dans l'étude d'impact. Par ailleurs les sites Internet du Mémorandum de Paris (<http://www.parismou.org/>) et de l'EMSA (<http://www.emsa.eu.int/>) comportent des informations sur l'application du régime du contrôle par l'Etat du port (listes noires des navires bannis, liste noire des pavillons dont les navires sont les plus fréquemment immobilisés).

- **Analyse d'impact**

Les données collectées et les conclusions détaillées de l'étude d'impact figurent dans le document SEC ../.. en annexe, résumée ci-après:

#### Option 1 : statu quo ante

Le régime actuel est maintenu. Toutefois, le statu quo ne répond pas aux demandes effectuées par le Parlement européen et le Conseil ainsi qu'aux engagements pris par la Commission suite à l'accident du PRESTIGE. Il oblige les Etats membres à appliquer des dispositions dépassées au vu de l'évolution du droit international ou de l'évolution de la situation au sein de l'UE. Le bilan est donc négatif sur le plan environnemental et social. Sur le plan économique, s'il n'entraîne pas de coûts administratifs supplémentaires pour les administrations, il laisse persister la concurrence défavorable imposée par les navires sous-normes aux armateurs de qualité.

#### Option 2 : régler le problème par un accroissement de la coopération entre Etats membres.

La coopération entre Etats membres, directe ou au travers du Mémorandum de Paris n'est juridiquement envisageable que dans les matières non déjà couvertes par la directive. Elle risquerait toutefois d'entraîner une divergence entre règles communautaires et procédures appliquées dans le cadre de ces accords intergouvernementaux extrêmement dommageable à l'application efficace et harmonisée du contrôle par l'Etat du port. Les impacts sociaux, environnementaux et économiques seraient par conséquent négatifs, et ce d'autant plus que certains Etats membres ne sont pas parties au Mémorandum de Paris.

#### Option 3 : simplification et amélioration de la législation existante

Se contenter d'une adaptation "technique" de la directive présente l'avantage de laisser en place le cadre existant, et de ne proposer que des modifications ciblées qui correspondent à des besoins identifiés. Les coûts environnementaux, sociaux et économiques seraient donc réduits. Par contre ses avantages sont plus réduits que l'approche plus ambitieuse décrite à l'option 4, en particulier sur le plan économique, puisque si elle renforce les sanctions sur les navires sous normes, en facilitant le bannissement des navires, elle ne répond pas pleinement à l'objectif de promouvoir le transport maritime de qualité.

#### Option 4 : modification du régime existant

Il s'agirait de remplacer le régime actuel basé sur une approche quantitative (25% des navires inspectés par Etat membre), par une approche plus qualitative et globale au niveau de l'UE. Le nouveau régime d'inspection permettrait d'obtenir un rapport coût/efficacité plus intéressant, en concentrant les ressources du contrôle sur les navires à risque et en allégeant les inspections sur les navires de qualité, ce qui permettrait d'obtenir les avantages environnementaux, sociaux et économiques sans en supporter les désavantages.

L'analyse d'impact est inscrite au Programme législatif et de travail de la Commission, dont le rapport est disponible sur le site Internet de la Commission:

["http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm."](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:

- refondre la directive 95/21CE sur le contrôle par l'Etat du port et ses amendements successifs en un texte unique,
- apporter un certain nombre de modifications en vue de mettre à jour la directive, la compléter et la renforcer en vue d'accroître la sécurité et la sûreté des mers, la protection des gens de mer et l'environnement.

- **Base juridique**

L'article 80 paragraphe 2, du traité.

- **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.

L'action isolée des Etats membres est par nature incompatible avec les objectifs du contrôle par l'Etat du port, qui vise à assurer dans une même région géographique, une action harmonisée pour la mise en œuvre des contrôles à bord des navires.

En outre, l'un des objectifs d'une action au plan régional est de réduire les coûts et d'optimiser par une action coordonnée les ressources nécessaires à un contrôle efficace des navires. L'application moins rigoureuse du contrôle par l'Etat du port dans un Etat membre entraînerait des risques accrus pour la sécurité et le risque de voir se développer des ports de complaisance créant ainsi une distorsion de concurrence inacceptable au sein de la Communauté.

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

La proposition renforce les dispositions d'une directive déjà existante.

L'action de la Communauté garantit une application harmonisée des procédures d'inspection notamment par la mise en place de normes de qualification et de programmes de formation des inspecteurs, le partage des informations entre les Etats membres au travers d'un système d'information commun et le suivi des mesures d'un Etat membre à l'autre (par exemple en matière de refus d'accès).

Le champ d'application de la directive existante n'est pas modifié.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

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

Le caractère précis et détaillé des mesures contenues dans la proposition est indispensable à la mise en place de règles uniformes d'inspection dans l'Union européenne.

La proposition combine une plus grande efficacité dans l'élimination des navires sous normes avec une meilleure utilisation des ressources existantes, en pénalisant le moins possible les opérateurs de qualité.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

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

Il s'agit en premier lieu de la refonte d'une directive existante. Par ailleurs, le recours à l'autorégulation n'est pas envisageable puisque l'objectif du contrôle par l'Etat du port consiste pour des autorités publiques à vérifier le respect de normes obligatoires de sécurité et à en sanctionner le manquement de manière uniforme et proportionnée. Une recommandation est à exclure, car elle ne permettrait pas de fixer des objectifs contraignants et d'en exiger le respect par les Etats membres.

#### **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.

- **Simplification**

La proposition introduit une simplification du cadre législatif, une simplification des procédures administratives s'appliquant aux autorités publiques (nationales ou européennes).

En conformité avec les objectifs de la politique de l'Union européenne visant à mieux légiférer, il est procédé à un certain nombre d'améliorations de présentation du texte: les références répétitives ou croisées à d'autres dispositions du texte sont limitées autant que possible. En outre, afin d'améliorer la lisibilité du texte, les dispositions concernant les procédures ou les modalités techniques d'inspection ont été renvoyées en annexe, afin de ne garder dans le dispositif que les principes, objectifs et éléments essentiels.

Pour des raisons de clarté, et compte tenu du très grand nombre de modifications d'importance diverse apportées à l'occasion de l'exercice de refonte, les principales modifications proposées sont présentées ci-dessous sous une forme thématique, par objectifs.

La simplification résulte de la suppression de certaines obligations jugées obsolètes (par exemple les procédures applicables en cas d'absence de certificats ISM à bord), ainsi que de l'harmonisation avec les procédures et outils mis en place au titre d'autres directives (harmonisation des visites pour les navires ro-ro à passagers avec les inspections renforcées prévues au titre de la directive 95/21/CE).

La proposition est reprise dans le Programme de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire.

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

La proposition comprend une clause de révision.

- **Refonte législative**

La proposition implique une refonte des dispositions législatives en vigueur.

- **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 article**

- 1) Assurer une meilleure application du régime des contrôles dans les ports et mouillages de l'Union européenne (articles 10 et 13)

Pour ce qui concerne les ports, il s'agit surtout de s'assurer que le contrôle par l'Etat du port soit effectué de manière uniforme dans les ports de tous les Etats de l'Union européenne. Ainsi le régime du bannissement sera basé sur les immobilisations intervenues dans tous les Etats membres, et pas seulement dans les ports du mémorandum de Paris, comme c'est le cas dans la directive actuelle. La proposition précise également les modalités d'inspection applicable dans les mouillages.

- 2) Renforcer les obligations de notification des pilotes (article 17)

La directive contient déjà une obligation pour les pilotes de signalement des anomalies. L'accident du PRESTIGE a révélé que des informations n'avaient pas été transmises par les pilotes de haute mer dans les approches de la Baltique, faute de base juridique claire. Les dispositions existantes sont donc modifiées afin d'étendre cette obligation aux pilotes de haute mer, y compris sur des navires en transit. En outre, il est proposé de modifier les dispositions de la directive pour permettre un meilleur suivi par les Etats membres des signalements effectués par les pilotes et les autorités portuaires.

3) Etendre et simplifier le régime du refus d'accès (article 10)

Le refus d'accès est un outil dissuasif très efficace dans la lutte contre les navires sous-normes. Les règles actuelles seront

- élargies à tous les navires: les statistiques démontrent que les navires vraquiers et de charge sont en moyenne les plus fréquemment immobilisés dans l'Union européenne;
- simplifiées: les critères actuels sont peu parlants et complexes à mettre en œuvre. Un message clair sera délivré, la proposition s'appuyant désormais sur deux critères simples: d'une part la mauvaise gestion du navire par son exploitant, caractérisée par des immobilisations à répétition sans amélioration significative de l'état du navire, et d'autre part un suivi défaillant par l'Etat du pavillon, au vu de sa présence dans les listes noire et grise du mémorandum de Paris.
- renforcées: une durée minimale de bannissement est établie afin de lutter contre les abus déjà constatés dans la mise en œuvre de la directive, en particulier les refus d'accès levés trop rapidement, sans vérification sérieuse de l'état du navire. Les récidives sont plus sévèrement sanctionnées, allant jusqu'au bannissement définitif des ports de l'Union européenne.

4) Renforcer les exigences concernant les administrations en charge des contrôles et la compétence des inspecteurs (articles 4 et 16)

Conformément au droit international, le contrôle par l'Etat du port ne peut être exercé par un Etat que si ce dernier est pleinement en conformité avec les règles dont il impose le respect aux navires étrangers dans ses ports. La directive rappellera cette exigence minimale s'imposant aux Etats membres de l'Union européenne.

En outre, les autorités compétentes doivent être en mesure d'effectuer les inspections obligatoires lorsque les navires concernés sont au port, y compris si nécessaire les week-ends et jours fériés, afin d'éviter que les navires concernés échappent à toute inspection.

Enfin, il est prévu de renforcer les exigences concernant le profil professionnel des inspecteurs, en exigeant des Etats membres qu'ils vérifient régulièrement leur compétence, notamment vis-à-vis des nouvelles règles issues d'amendements à la directive ou aux conventions internationales. La Commission mettra également sur pied, avec l'assistance de l'EMSA, un schéma harmonisé de qualification et de formation des inspecteurs, en vue d'atteindre un niveau élevé de compétence des inspecteurs dans l'Union européenne élargie.

5) Améliorer la planification, la préparation et la conduite des inspections (articles 7 et 18)

Dans le cadre du renforcement des dispositions concernant la coopération entre autorités les pré-notifications reçues par les ports et autres organismes devront être immédiatement transmises aux inspecteurs, ce qui permettra à ces derniers améliorer la planification et la préparation des inspections.

Enfin, il est prévu que, lors de la conduite des inspections, l'inspecteur vérifie si les anomalies détectées mais non corrigées dans un port précédent ont bien été rectifiées dans l'intervalle.

6) Améliorer le régime des inspections renforcées (article 8)

Des améliorations pratiques sont apportées au régime des inspections renforcées : les navires éligibles pour une inspection renforcée seront informés à l'avance par l'inspecteur qu'ils seront soumis à inspection renforcée à leur arrivée au port et, en contrepartie, devront prendre les mesures adéquates pour être disponibles pour une telle inspection.

Par ailleurs, dans un but de simplification pratique, le régime des inspections renforcées est appliqué aux catégories de navires concernés à partir d'un âge minimal unique (12 ans).

7) Renforcer les dispositions concernant l'élément humain (article 12)

Les statistiques du mémorandum de Paris indiquent un nombre élevé d'anomalies liées à la qualification et aux conditions de vie et de travail des marins à bord des navires. Des dispositions renforcent les contrôles sur ces aspects, en vue notamment de répondre au phénomène préoccupant de l'augmentation des certificats frauduleux. En outre, les plaintes émises par les marins en relation avec la sécurité et la santé des équipages, les conditions de vie et plus généralement la sécurité du navire et la prévention des pollutions seront systématiquement traitées et les marins informés du résultat de leur démarche.

8) Contrôles en matière de sûreté (article 7)

Le transport maritime est particulièrement vulnérable aux risques d'actions terroristes ou autres actes criminels. Afin de contribuer à l'application du règlement (CE) 725/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, les procédures d'inspection établies au niveau du Mémorandum de Paris ont été introduites dans la directive.

9) Un recours accru à la transparence et à la publication des informations relatives aux navires et aux opérateurs (article 20)

Afin de renforcer l'effet dissuasif sur les exploitants de navires sanctionnés au titre de la directive, la Commission, au travers de l'Agence européenne de sécurité maritime, prévoit de publier une liste noire de propriétaires de navires ayant fait l'objet de mesures répétitives d'immobilisation ou de refus d'accès. Une liste noire des navires bannis en vertu des dispositions de la directive sera également publiée selon les mêmes modalités et tenue à jour de manière continue.

- 10) Faciliter le suivi par la Commission de la mise en œuvre de la directive par les Etats membres (article 23)

Les dispositions existantes, qui ne permettent pas un contrôle satisfaisant de la mise en oeuvre par les Etats membres par la Commission, seront améliorées afin de permettre à l'Agence européenne de sécurité maritime, agissant pour le compte de la Commission, de recevoir sous forme électronique des données précises sur les mouvements de navires. Sur cette base, des analyses fines du fonctionnement du régime dans les ports des Etats membres pourront être effectuées, ce qui pourra permettre par exemple d'optimiser les ressources d'inspection en fonction du trafic ou d'éviter le risque de voir apparaître d'éventuels " ports de complaisance ".

- 11) Mise en place d'un nouveau régime d'inspection (article 5)

Le pilier actuel du régime du contrôle par l'Etat du port est le respect du seuil purement quantitatif des 25% de navires inspectés par Etat membre, qui non seulement laisse passer de nombreux navires au travers des mailles du filet, mais également conduit parfois les administrations à effectuer des inspections injustifiées uniquement pour atteindre ce seuil. L'approche proposée établit un objectif collectif consistant à inspecter tous les navires faisant escale dans l'Union, les navires à risque élevé étant inspectés plus souvent et les navires de qualité moins souvent.

Le nouveau régime d'inspection conduira à alléger le fardeau des inspections sur les navires de qualité en fonction de critères liés au navire lui-même et à son pavillon (en particulier le fait que l'Etat du pavillon applique le système d'audit volontaire de l'OMI). Mais il importe de souligner que ce nouveau régime ne devra pas conduire à un affaiblissement du système actuel, qui se traduirait par une augmentation de l'insécurité. En particulier, le nouveau régime ne doit pas viser à une diminution des ressources affectées par les Etats membres au contrôle par l'Etat du port mais à leur meilleure utilisation.

Le principe est simple mais sa mise en œuvre est complexe : en effet, un tel régime suppose que, pour éviter le développement de ports de complaisance, un mécanisme objectif soit trouvé qui garantisse une répartition équitable - et vérifiable - du nombre d'inspections entre les Etats membres.

L'analyse des modalités d'un tel mécanisme est actuellement en cours au sein du mémorandum de Paris - où une task-force spécifique a été créée- et de l'EMSA.

Il est par conséquent proposé à ce stade d'inscrire les principes de ce nouveau régime d'inspection dans la directive, ainsi que ses éléments essentiels: l'établissement d'un profil de risque applicable aux navires, des mesures incitatives pour les navires à profil de risque peu élevé et l'adaptation des procédures existantes relative à l'inspection et au suivi des inspections.

Les modifications ultérieures de la directive rendues nécessaires seront introduites au travers de la procédure de "comitologie", une fois toutes les éléments et les modalités pratiques d'application du nouveau régime d'inspection établis.

Toutefois, jusqu'à ce que ces modalités techniques soient adoptées et entrées en vigueur au plan communautaire, le régime existant continue à s'appliquer, et en particulier le seuil de 25% de navires individuels inspectés par Etat membre.

↓95/21/CE

Proposition de

**DIRECTIVE .../... DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du [...]**

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt 1  
(adapté)

**relative au contrôle ~~des navires~~ par l'État du port**

↓ 95/21/CE (adapté)

**(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~~ ~~84~~ ~~84~~ paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article ~~189 C~~ ~~251~~ ~~251~~ du traité<sup>4</sup>,

considérant ce qui suit :

<sup>1</sup> JO C [...], du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...], du [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...], du [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...], du [...], p. [...].

---

↓nouveau

- (1) La directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1985, relative au contrôle des navires par l'État du port<sup>5</sup> a été modifiée à plusieurs reprises. De nouvelles modifications devant être introduites, il convient, pour des raisons de clarté, de procéder à sa refonte.

---

↓95/21/CE considérant 1

- (2) La Communauté est gravement préoccupée par les catastrophes maritimes et la pollution des mers et des littoraux des États membres.

---

↓95/21/CE considérant 2

- (3) La Communauté est également préoccupée par les conditions de vie et de travail à bord.

---

↓95/21/CE considérant 3 (adapté)

~~Le Conseil, lors de sa session du 25 janvier 1993, a appelé la Communauté et les États membres à assurer une application plus efficace des normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement et à mettre en œuvre les nouvelles mesures dès leur adoption;~~

---

↓95/21/CE considérant 4 (adapté)

~~Le Conseil, dans sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime<sup>6</sup>, a appelé la Commission à lui soumettre le plus rapidement possible des propositions d'actions spécifiques et des propositions formelles concernant les critères d'inspection des navires, et notamment l'harmonisation des conditions d'immobilisation, la possibilité de publier les résultats des inspections et de refuser l'accès aux ports communautaires;~~

---

↓95/21/CE considérant 5 (adapté)

- (4) La sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord des navires peuvent être efficacement améliorées par une réduction draconienne du nombre de navires inférieurs aux normes naviguant dans les eaux communautaires, ☒ ce qui pourra être fait par ☒ ~~et~~ une application stricte des conventions, codes et résolutions internationaux;

---

<sup>5</sup> JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

<sup>6</sup> ~~JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.~~

---

↓95/21/CE considérant 6 (adapté)

- (5) Le contrôle de la conformité des navires aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord incombe principalement à l'État du pavillon. Cependant, ces normes internationales sont de moins en moins appliquées et mises en œuvre par  plusieurs  ~~un nombre croissant des~~ États du pavillon. Dorénavant, le contrôle de la conformité aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord  devrait  ~~doit~~ donc également être assuré par l'État du port.

---

↓95/21/CE considérant 7

- (6) Une approche uniforme visant à assurer l'application effective des normes internationales par les États membres aux navires opérant dans les eaux relevant de leur juridiction et faisant escale dans leurs ports permettra d'éviter les distorsions de concurrence.

---

↓nouveau

- (7) Le secteur des transports maritimes est exposé aux actes de terrorisme. Les mesures relatives à la sûreté des transports devraient être appliquées d'une manière effective et les États membres devraient surveiller de près le respect des règles de sûreté en effectuant des contrôles de sûreté.

---

↓95/21/CE considérant 8 (adapté)

~~Un cadre juridique communautaire visant à harmoniser les procédures d'inspection est d'une importance fondamentale pour assurer l'application homogène des principes de la sécurité du transport maritime et de la prévention de la pollution, qui sont au centre de la politique environnementale et de la politique des transports de la Communauté;~~

---

↓95/21/CE considérant 10  
(adapté)

~~L'adoption d'une directive du Conseil est la procédure appropriée pour établir le cadre légal et les règles et critères uniformes d'exercice du contrôle par l'État du port;~~

---

↓95/21/CE considérant 11

- (8) Il faut mettre à profit l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982.

---

↓ nouveau

- (9) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> devrait fournir l'appui nécessaire pour assurer une application convergente et effective du système de contrôle par l'État du port. L'AESM devrait en particulier contribuer à l'élaboration d'un système communautaire harmonisé pour la qualification et la formation des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port.

---

↓ 95/21/CE considérant 12  
(adapté)

- (10) Le contrôle par chaque État membre  d'au moins un quart  ~~de 25 % au moins~~ des navires étrangers qui font escale dans ses ports au cours d'une année donnée signifie en pratique qu'un grand nombre des navires opérant dans la zone communautaire à un moment déterminé ont fait l'objet d'un contrôle.

---

↓ nouveau

- (11) Un régime efficace de contrôle par l'État du port devrait cependant viser à ce que tous les navires faisant escale dans un port de l'Union européenne soient régulièrement inspectés, au lieu de se limiter à l'objectif actuel consistant à assurer l'inspection d'un quart des navires entrant dans chaque État membre. Les inspections devraient se concentrer sur les navires non-conformes aux normes, alors que les navires respectant les normes de qualité, autrement dit ceux qui ont des rapports d'inspection satisfaisants ou qui battent le pavillon d'un État qui se conforme au schéma d'audit des États membres de l'OMI, devraient être récompensés par un plus grand espacement des inspections. Ces nouveaux arrangements en matière d'inspection devraient être incorporés dans le régime communautaire de contrôle par l'État du port aussitôt que les différents aspects en auront été définis, sur la base d'un système de partage des inspections dans lequel chaque État membre contribue convenablement à la réalisation de l'objectif communautaire de mise en œuvre d'un régime d'inspection global.

---

↓ 95/21/CE considérant 13  
(adapté)

~~De nouveaux efforts devraient être déployés en vue de mettre au point un meilleur système de ciblage.~~

---

<sup>7</sup> 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 29.4.1998, p. 1).

---

↓95/21/CE considérant 14  
(adapté)

- (12) Les règles et procédures applicables aux inspections par l'État du port, et notamment les critères relatifs à l'immobilisation des navires,  devraient  ~~doivent~~ être ~~uniformisées~~ harmonisées afin d'assurer un niveau d'efficacité constant dans l'ensemble des ports et de réduire par conséquent de manière radicale l'utilisation sélective de certains ports de destination pour échapper à un contrôle en bonne et due forme.

---

↓nouveau

- (13) Certaines catégories de navires présentent un risque important d'accident ou de pollution à partir d'un certain âge et devraient de ce fait faire l'objet d'une inspection renforcée; il convient de préciser en quoi cette inspection renforcée doit consister.

---

↓95/21/CE considérant 15  
(adapté)

~~Les statistiques concernant les taux de sinistres, d'immobilisations et d'anomalies, publiées dans la communication de la Commission intitulée «Pour une politique commune de la sécurité maritime» et dans le rapport annuel du mémorandum d'entente, montrent que certaines catégories de navires doivent faire l'objet d'un contrôle renforcé.~~

---

↓2001/106/CE considérant 4  
(adapté)

- (14) Certains navires présentent un risque manifeste pour la sécurité en mer et l'environnement marin en raison de leur mauvais état, de leur pavillon et de leurs antécédents; ~~parmi ces navires figurent, notamment, les navires battant le pavillon d'un État décrit comme présentant un "risque très élevé" ou "un risque élevé" dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris.~~ Il convient par conséquent de refuser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté, à moins qu'il ne soit démontré qu'ils peuvent être exploités sans danger dans les eaux de la Communauté. Des lignes directrices  devraient  ~~doivent~~ être établies pour fixer les procédures applicables en cas de refus d'accès et de levée du refus d'accès. Dans l'intérêt de la transparence, la liste des navires auxquels l'accès aux ports de la Communauté est refusé devrait être rendue publique.

---

↓ nouveau

- (15) Afin de réduire la charge que des inspections répétées feraient peser sur certaines administrations et certaines compagnies, il conviendrait d'assimiler à une inspection renforcée dans le cadre du système du contrôle par l'État du port toute visite effectuée sur un transbordeur roulier ou sur un engin à passagers à grande vitesse en application de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse<sup>8</sup>.

---

↓ 95/21/CE considérant 16  
(adapté)

- (16) La non-conformité aux dispositions des conventions applicables doit être corrigée. Les navires qui  doivent faire l'objet de mesures correctives  ~~ont requis d'y remédier~~ doivent, dès lors que les anomalies  constatées  en ce qui concerne la conformité constituent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, être immobilisés jusqu'à ce  que les défauts  ~~qu'elles~~ aient été corrigés.

---

↓ 95/21/CE considérant 17

- (17) Un droit de recours devrait exister contre les décisions d'immobilisation prises par les autorités compétentes, afin d'éviter des décisions déraisonnables qui sont susceptibles d'entraîner une immobilisation et un retard indus.

---

↓ 95/21/CE considérant 18  
(adapté)

~~Les infrastructures du port dans lequel s'effectue l'inspection peuvent amener l'autorité compétente à autoriser le navire à se rendre dans un chantier de radoub approprié, dès lors que les conditions imposées pour le transfert sont respectées. Les navires non conformes continueraient à menacer la sécurité, la santé et l'environnement et à bénéficier d'avantages commerciaux dès lors qu'ils ne sont pas mis en conformité avec les dispositions pertinentes de la convention et qu'il faut donc leur refuser l'accès à tous les ports de la Communauté.~~

---

↓ 95/21/CE considérant 19  
(adapté)

~~Il existe des circonstances dans lesquelles un navire, qui s'est vu refuser l'accès aux ports de la Communauté, doit néanmoins être autorisé à y pénétrer. Dans ces conditions, il ne devrait être autorisé à accéder qu'à un port déterminé, si toutes les précautions sont prises pour assurer son entrée dans le port en toute sécurité.~~

---

<sup>8</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

---

↓95/21/CE considérant 20  
(adapté)

~~En raison de la complexité des dispositions des conventions régissant la construction des navires, leur équipement et leur équipage, des graves conséquences des décisions prises par les inspecteurs et de la nécessité pour ceux-ci de prendre des décisions totalement impartiales, les inspections doivent être effectuées exclusivement par des inspecteurs qui sont des fonctionnaires ou d'autres personnes dûment habilités, très bien informés et ayant une grande expérience.~~

---

↓nouveau

- (18) Les autorités et les inspecteurs participant aux actions de contrôle par l'État du port ne devraient pas se trouver dans une situation de conflit d'intérêts avec le port d'inspection ou avec les navires visités ni avec des intérêts connexes. Les inspecteurs devraient être dûment qualifiés et devraient recevoir une formation appropriée pour maintenir et améliorer leur niveau de compétence dans la conduite des inspections. Les États membres devraient coopérer à l'élaboration et à la promotion d'un système communautaire harmonisé pour la qualification et la formation des inspecteurs.

---

↓95/21/CE considérant 21  
(adapté)

- (19) Les pilotes et les autorités portuaires  devraient être autorisés à  ~~peuvent~~ fournir des éléments d'information utiles concernant  les défauts constatés à bord des navires  ~~les anomalies présentées par ces navires ou ces équipages.~~

---

↓nouveau

- (20) Les plaintes concernant les conditions de vie et de travail à bord devraient être examinées. Tout auteur d'une plainte devrait être informé des suites qui y sont données.

---

↓95/21/CE considérant 22

- (21) Une coopération entre les autorités compétentes des États membres et d'autres autorités ou organismes est indispensable pour assurer un suivi efficace des navires présentant des anomalies qui ont été autorisés à poursuivre leur route, et pour échanger des informations au sujet des navires séjournant dans un port.

---

↓95/21/CE considérant 23  
(adapté)  
⇒ nouveau

- (22) ⇒ La base de données des inspections étant une partie essentielle du contrôle par l'État du port, les États membres devraient veiller à ce qu'elle soit mise à jour en tenant compte des exigences communautaires. ~~↳ Le système d'information «Sirenae E», mis en place dans le cadre du mémorandum d'entente, permet d'obtenir un grand nombre d'informations complémentaires nécessaires à l'application de la présente directive.~~

---

↓95/21/CE considérant 24  
(adapté)

- (23) La publication d'informations concernant les navires ☒ et leurs exploitants ou compagnies ☒ ne se conformant pas aux normes internationales relatives à la sécurité, à la santé et à la protection du milieu marin peut constituer une arme efficace pour décourager les chargeurs d'utiliser ces navires et inciter leurs propriétaires à prendre des mesures correctives ~~sans y être contraints.~~

---

↓95/21/CE considérant 25  
(adapté)

- (24) Tous les coûts des inspections de navires entraînant une immobilisation ☒, et ceux encourus pour lever une mesure de refus d'accès, ☒ devraient être imputables au propriétaire ou à l'exploitant.

---

↓95/21/CE considérant 26  
(adapté)

~~Il est souhaitable, aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, de recourir au comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes<sup>9</sup>, pour aider la Commission à modifier les obligations d'inspection des États membres sur la base de l'expérience acquise et compte tenu de l'évolution dans le cadre du mémorandum d'entente et à adapter, le cas échéant, les annexes à la lumière des modifications apportées aux conventions, protocoles, codes, résolutions des instances internationales concernées et au mémorandum d'entente.~~

---

<sup>9</sup> JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

---

↓2001/106/CE considérant 18  
(adapté)

- (25) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive ~~95/21/CE~~ en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>10</sup>.

---

↓ nouveau

- (26) Étant donné que les objectifs de l'action proposée, à savoir la réduction des transports maritimes inférieurs aux normes par une amélioration du système communautaire d'inspection des navires de mer et le développement des moyens d'action préventive dans le domaine de la pollution des mers, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (27) L'obligation de transposer la présente directive dans le droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport à la directive antérieure. L'obligation de transposer les dispositions inchangées découle de la directive antérieure.
- (28) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe XVII, partie B,

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Objet**

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

---

<sup>10</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- a) en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation communautaire pertinente régissant la sécurité maritime, ⇨ la sûreté maritime, ⇨ la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord et applicable aux navires de tous pavillons,
- b) en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation, ~~compte tenu des engagements pris par les autorités maritimes des États membres dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.~~

## Article 2

### Définitions

---

↓ 95/21/CE (adapté)

Aux fins de la présente directive ~~et de ses annexes, il y a lieu d'entendre~~ on entend par:

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2  
(adapté)

1. «conventions», ☒ les conventions suivantes ainsi que les protocoles et modifications à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée ☒:

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2

- a) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);
- b) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74);
- c) la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (Marpol 73/78);
- d) la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78);
- e) la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72);
- f) la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 69);
- g) la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147);

- h) la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (CLC 92).

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2  
(adapté)  
→<sub>1</sub> 2002/84/CE art. 4, pt. 1, a)

~~ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, →<sub>1</sub> dans leur version actualisée ←~~

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2  
(adapté)  
→<sub>1</sub> 2002/84/CE art. 4, pt. 1, b)

2. «*mémorandum d'entente* ☒ *de Paris* ☒» le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa →<sub>1</sub> version actualisée ←;

↓ 95/21/CE

3. «*navire*»: tout navire de mer soumis à l'une ou à plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'État du port;
4. «*terminal offshore*»: toute plate-forme fixe ou flottante opérant sur le plateau continental d'un État membre ou au-dessus de celui-ci;

↓ nouveau

5. «*Mouillage*»: tout endroit d'un port, ou d'un autre lieu relevant de la juridiction d'un port, qui convient au mouillage des navires.

↓ 95/21/CE

6. «*inspecteur*»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre, devant laquelle il (elle) est responsable, à procéder à des inspections au titre du contrôle par l'État du port;

↓ nouveau

- 7 «*Autorité compétente*»: toute autorité maritime chargée du contrôle par l'État du port conformément à la présente directive;

---

↓ nouveau

8. « *autorité de sûreté maritime compétente* » : toute autorité de sûreté maritime compétente au sens de la définition donnée à l'article 2, point 7 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>;

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

9. « *inspection* » : une visite effectuée à bord d'un navire ⇒ par un inspecteur pour vérifier la conformité du navire aux conventions et règlements à respecter et comprenant au moins les contrôles prescrits par l'article 7, paragraphe 1 ⇐; ~~afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage, ainsi que les conditions de vie et de travail de l'équipage; « inspection détaillée »;~~
10. « *inspection détaillée* » : une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à  un examen approfondi  ~~une inspection approfondie~~, dans les conditions précisées à l'article  7 , paragraphe  4 , pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;
11. « *inspection renforcée* » : une inspection ⇒ portant au moins sur les points énumérés à la partie C de l'annexe VIII. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si la chose est clairement justifiée conformément à l'article 7 ~~dans les conditions visées à l'article 7~~ paragraphe 4 ⇐;

---

<sup>11</sup> JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

---

↓ nouveau

12. *«plainte»*: toute information ou rapport soumis par le capitaine, un membre d'équipage, une organisation professionnelle, une association, un syndicat ou, d'une manière générale, toute personne ayant un intérêt dans la sécurité du navire y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l'équipage, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

13. *«immobilisation»*: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou  ensemble  ~~globalement~~, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;

---

↓ nouveau

14. *«mesure de refus d'accès»* document délivré au capitaine d'un navire et à la compagnie responsable du navire leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès aux ports de la Communauté;

---

↓ 95/21/CE (adapté)

15. *«arrêt d'exploitation»*: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou  ensemble  ~~globalement~~, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation;

---

↓ nouveau

16. *«compagnie»*: le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM);
17. *«organisme agréé»*: société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un État du pavillon;
18. *«certificat réglementaire»*: certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales;
19. *«certificat de classification»*: un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier conformément aux règles et aux réglementations fixées et rendues publiques par cet organisme agréé;

20. «base de données des inspections»: le système d'information centralisé stockant les données des rapports d'inspection par l'État du port.

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

### Article 3

#### Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage ⇒ faisant escale dans un port ou dans un mouillage d'un État membre ⇐ .

~~a) faisant escale dans un port d'un État membre ou à un terminal offshore, ou~~

~~b) mouillant au large d'un tel port ou terminal.~~

⇒ Aux fins de la présente directive un État membre peut également exercer un pouvoir d'inspection et d'immobilisation, conformément au droit international, sur un navire qui se trouve dans les eaux relevant de sa juridiction, ou dans un terminal offshore ou toute autre installation se trouvant dans les eaux relevant de sa juridiction, ou qui mouille au large de telles installations. ⇐

Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte aux droits d'intervention dont dispose un État membre au titre des conventions internationales pertinentes.

2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, les États membres appliquent les dispositions d'une convention pertinente qui leur sont applicables et prennent, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Pour l'application du présent paragraphe, les États membres se laissent guider par l'annexe 1 du mémorandum d'entente ☒ de Paris ☒.

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

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

---

↓2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 3  
(adapté)

*Article 4*

⊗ Obligations des États membres ⊗

**~~Organisme chargé de l'inspection~~**

---

↓nouveau

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

---

↓2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 3  
(adapté)  
⇒nouveau

⇒ 2. ⇐ Les États membres maintiennent ~~en place~~ les ~~administrations maritimes nationales appropriées disposant du personnel requis, notamment d'inspecteurs qualifiés, et après dénommées~~ autorités compétentes appropriées, en vue de l'inspection des navires et prennent toutes mesures appropriées pour ~~faire en sorte~~ assurer que leurs autorités compétentes s'acquittent de leurs tâches ⊗ comme prévu ⊗ ~~telles que prévues~~ par la présente directive. ⇒ En particulier, ils recrutent et maintiennent l'effectif requis, notamment des inspecteurs qualifiés, en tenant compte de l'importance et des caractéristiques du trafic maritime dans chaque port ⇐

⇒ Les États membres prennent les mesures qui conviennent pour assurer que des inspecteurs soient disponibles pour effectuer des inspections renforcées et obligatoires conformément à l'article 8 et à l'annexe I, partie A.1 ⇐

---

↓95/21/CE

*Article 5*

**Obligations en matière d'inspection**

---

↓nouveau

1. Les États membres fournissent chacun un effort en matière d'inspection qui, ajouté au nombre d'inspections effectuées par les autres États membres et par les États signataires du mémorandum d'entente de Paris, doit garantir que tous les navires entrant dans les ports ou mouillages de l'Union européenne sont inspectés. Cet effort doit garantir que les navires

présentant un risque plus élevé seront soumis à une inspection plus approfondie effectuée à des intervalles plus rapprochés.

Le régime d'inspection établi en vue de répondre à l'objectif visé au premier alinéa doit comprendre les éléments indiqués à l'annexe II.

2. Les règles détaillées de l'inspection visée au paragraphe 1 sont fixées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 25.

---

↓2001/106/CE art. 1 <sup>er</sup> , pt. 4 (adapté) ⇒nouveau
---

⊗ 3. ⊗ 4. ⇒ Tant que les mesures envisagées au paragraphe 2 ne sont pas entrées en vigueur, ⇐ l'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections ~~des navires visés au paragraphe 2 et à l'article 7,~~ correspondant à au moins 25 % du nombre annuel ~~moyen~~ de navires distincts entrés dans les ports dudit État membre ~~calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.~~ ⇒ Ce nombre annuel est la moyenne des trois dernières années civiles pour lesquelles on dispose de statistiques. La fin de la période utilisée ne doit pas être antérieure de plus d'un an au début de l'année d'inspection ⇐

---

↓nouveau
----------

4. En ce qui concerne la sélection des navires à inspecter, l'autorité compétente se conforme aux règles établies à l'annexe I.

---

↓2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 4

~~2. a) 2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 bis, l'autorité compétente veille à ce que tout navire non soumis à inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information Sirenae est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 6, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans un port de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.~~

~~b) En ce qui concerne la sélection des autres navires à inspecter, les autorités compétentes déterminent l'ordre de priorité de la manière suivante:~~

~~— les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant à l'annexe I, partie I, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage;~~

~~— les navires figurant à l'annexe I, partie II, sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affichée dans le système d'information Sirenae.~~

~~3. Les États membres s'abstiennent d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre État membre au cours des six mois précédents, pour autant:~~

~~— que ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,~~

~~— qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente,~~

~~— qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection,~~

~~— que le navire ne soit pas couvert par les dispositions du paragraphe 2, point a).~~

---

↓95/21/CE

~~4. Le paragraphe 3 ne s'applique à aucun des contrôles d'exploitation spécifiquement prévus dans les conventions.~~

~~5. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de mettre au point des priorités et des pratiques qui permettront un ciblage plus efficace des navires susceptibles de présenter des anomalies.~~

~~Toute modification subséquente du présent article, à l'exception du chiffre de 25 % figurant au paragraphe 1, sera effectuée au titre des dispositions de l'article 19.~~

---

↓ nouveau

Article 6

**Notification préalable des navires**

L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui fait escale dans un port ou un mouillage d'un État membre notifie son arrivée conformément à l'annexe III.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~7~~

**Procédure d'inspection**

1. L'autorité compétente veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations ci-après:

- a) contrôler les certificats et documents ~~pertinents~~ ⇒ qui doivent se trouver à bord conformément au droit communautaire régissant la sécurité maritime et aux conventions internationales, et en particulier ceux qui sont ~~↔~~ énumérés à l'annexe ~~IV~~; ~~↔~~
- ⇒ b) vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors de l'inspection précédente effectuée par un État membre ou par un État signataire du mémorandum d'entente de Paris; ~~↔~~
- ~~↔~~ c) ~~↔~~ ~~b)~~ s'assurer de l'état général du navire, ~~↔~~ y compris sur le plan de l'hygiène, ~~↔~~ et notamment de la salle des machines et du logement de l'équipage. ~~↔~~ ~~compris les conditions d'hygiène.~~
- 

↓ nouveau

2. Lorsqu'un navire a été autorisé à quitter un port à condition que les anomalies soient corrigées au prochain port, l'inspection au prochain port se limite à vérifier si cette obligation a effectivement été remplie.

Cependant, dans l'exercice de son appréciation de professionnel, l'inspecteur peut décider que l'inspection doit être étendue à d'autres éléments.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

~~↔~~ 3. ~~↔~~ ~~↔~~ L'inspecteur peut examiner tous les certificats et documents pertinents, autres que ceux énumérés à l'annexe ~~IV~~ ~~↔~~ ~~↔~~, qui doivent se trouver à bord du navire en vertu des conventions.

4. Lorsque, à l'issue de l'inspection visée aux paragraphes 1 et 2 et 3, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une convention, une visite plus détaillée est effectuée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire.

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

Des exemples de «motifs évidents» sont indiqués à l'annexe V et à l'annexe VII, partie C.

5. Les procédures et lignes directrices pertinentes pour le contrôle des navires, spécifiées à l'annexe VI, doivent également être respectées.

---

↓ nouveau

Cependant, lorsque les procédures et lignes directrices visées à l'annexe VI, point 4, s'écartent du droit communautaire en vigueur, les États membres s'abstiennent d'adopter toute disposition de droit national ou toute mesure administrative qui aboutirait à l'application de procédures ou de pratiques d'inspection contraires au droit communautaire. Ils veillent à ce que leurs autorités compétentes soient dûment informées des lignes directrices ou procédures pertinentes à mettre en œuvre conformément au droit communautaire et ils vérifient leur bonne mise en œuvre.

5. Les contrôles de sûreté à bord sont effectués par les inspecteurs suivant les procédures établies à l'annexe VII.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 5  
(adapté)

Article 8

### Inspection renforcée obligatoire de certains navires

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 5  
(adapté)  
⇒ nouveau

1. Un navire classé dans l'une des catégories énumérées à l'annexe VIII, point B, section A, est susceptible d'être peut être soumis à une inspection renforcée après une période de douze mois à compter de la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 5  
(adapté)  
⇒ nouveau

2. Si ce navire est sélectionné pour une inspection conformément à l'annexe I, point A.2 ~~l'article 5, paragraphe 2, point b)~~, une inspection renforcée est effectuée. Toutefois, une inspection menée conformément à l'article 7 ~~6~~ peut être effectuée entre deux inspections renforcées.

~~3. a) L'exploitant ou le capitaine d'un navire auquel le paragraphe 1 est applicable communique toutes les informations visées à l'annexe V, section B, à l'autorité compétente de l'État membre de chaque port où le navire fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée. Ces informations sont fournies au moins 3 jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou avant que le navire ne quitte le port précédent si le voyage doit durer moins de 3 jours.~~

b) Tout navire ~~visé au paragraphe 1~~ qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 6 concernant la notification ~~dispositions du point a)~~ est soumis à une inspection renforcée au port ~~de mouillage~~ ou de destination.

3. 4. Sous réserve des dispositions de l'article 9 ~~7-bis~~, les États membres veillent à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée à bord d'un navire auquel le paragraphe 1 ~~3~~ est applicable et dont le coefficient de ciblage est égal ou supérieur à 7 ~~8~~, comme indiqué à l'annexe I, ~~au premier port où il fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière~~ l'inspection renforcée précédente ~~4~~.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 5  
(adapté)

~~Dans les cas où les États membres sont dans l'impossibilité d'augmenter leur capacité en temps voulu pour réaliser toutes les inspections supplémentaires requises, notamment en raison de problèmes liés au recrutement et à la formation d'inspecteurs, ils bénéficieront d'un délai prenant fin le 1er janvier 2003 pour étoffer progressivement leur service d'inspection. Ce délai peut être allongé de six mois pour le port de Rotterdam. La Commission en informera les États membres et le Parlement européen.~~

4. 5. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures indiquées ~~visées à~~ l'annexe VIII, point C ~~l'annexe V, section C~~.

~~6. Lorsqu'un amendement ou un projet d'amendement au mémorandum de Paris risque d'affaiblir la portée de l'obligation d'inspection renforcée en vertu du présent article, la Commission soumet sans tarder au comité établi à l'article 18 un projet de mesures en vue de réintroduire des valeurs du coefficient de ciblage conformes aux objectifs de la présente directive.~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 6  
(adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~8~~ 9 ~~7bis~~

### Procédure à suivre lorsque certains navires ne peuvent pas être inspectés

1. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, un État membre n'est pas en mesure d'effectuer soit une inspection d'un navire dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50, conformément à ~~l'annexe I~~ ~~l'article 5, paragraphe 2, point a)~~, soit une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article ~~8~~ ~~7~~, paragraphe ~~3~~ ~~4~~, cet État membre informe sans tarder ⇒ les autorités compétentes du port suivant, s'il s'agit d'un port d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ~~le système Sirenae~~ que l'inspection n'a pas eu lieu.

2. De tels cas sont notifiés tous les six mois, à la Commission, ainsi que les motifs expliquant pourquoi l'inspection des navires concernés n'a pas été effectuée. ⇒ Les États membres communiquent en outre le nombre total d'inspections, visé à l'article 8, paragraphe 2, et à l'annexe I, point A.1, effectuées au cours de ces six derniers mois. ⇐

⇒ Ces notifications sont soumises dans les quatre mois qui suivent la fin de la période à laquelle les données se rapportent. ⇐

3. Au cours ⇒ d'une période de trois années civiles consécutives ⇐ ~~d'une année civile~~, ⇒ les inspections non effectuées ⇐ ⇒ visées au paragraphe 1 ⇐ ~~ces absences d'inspection~~ n'excèdent pas 5 % du nombre ~~annuel moyen~~ de navires distincts susceptibles d'être inspectés visés au paragraphe 1 et qui ont fait escale dans des ports de l'État membre concerné ⇒ au cours de cette période ⇐ ~~calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 6  
(adapté)

4. Les navires visés au paragraphe 1 sont soumis à une inspection ~~obligatoire~~ ~~renforcée~~, comme prévu à ~~l'annexe II, point A.1~~ ~~l'article 5, paragraphe 2, point a)~~, ou à une inspection renforcée obligatoire, visée à l'article ~~8~~ ~~7~~, paragraphe ~~2~~ ~~4~~, selon le cas, à leur prochain port d'escale situé dans la Communauté.

5. Au plus tard le 22 juillet 2008, le pourcentage de 5 % visé au paragraphe 3 est modifié, s'il y a lieu, sur la base d'une évaluation réalisée par la Commission, conformément à la procédure visée prévue à l'article ~~24~~, paragraphe 2 ~~19~~.

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 7  
(adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~10~~ ~~7<sup>ter</sup>~~

### Mesures de refus d'accès concernant certains navires

1. Un État membre veille à ce que l'accès à ses ports ⇒ et à ses mouillages ⇐ soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article ⇒ 15 ⇐ ~~11~~, paragraphe 6, à ⇒ tout ⇐ ~~un~~ navire ⇒ répondant aux critères énumérés à l'annexe IX, point A. ⇐ ~~classé dans l'une des catégories de l'annexe XI, section A, lorsque ce navire:~~

~~soit:~~

~~— bat le pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et~~

~~— a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt quatre mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris;~~

~~ou~~

~~— bat le pavillon d'un État décrit comme présentant un «risque très élevé» ou un «risque élevé» dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et~~

~~— a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente six mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.~~

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 7  
(adapté)  
⇒ nouveau

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a ⇒ quitté ⇐ ~~été autorisé à quitter~~ le port ⇒ ou le mouillage ⇐ où il a fait l'objet ~~de la deuxième ou d'une~~ troisième immobilisation ⇒ et où un refus d'accès a été émis ⇐ . ~~selon le cas.~~

2. Aux fins du paragraphe 1, les États membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe IX, ~~XI~~ ⇒ point ⇐ ~~section~~ B.

~~3. La Commission publie tous les six mois les informations relatives aux navires auxquels l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application du présent article.~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 8  
(adapté)

Article ~~11~~ 11 ~~11~~

### Rapport d'inspection au capitaine

À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe ~~X~~ X ~~X~~ ~~X~~. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.

---

↓ nouveau

Article 12

### Plaintes

Toutes les plaintes concernant les conditions à bord sont examinées.

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

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

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

---

↓ 95/21/CE (adapté)

Article ~~13~~ 13 ~~13~~

### Suppression des anomalies et immobilisation du navire

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 9, a)  
(adapté)

1. L'autorité compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections ~~prévues à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7,~~ a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

---

↓95/21/CE

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

---

↓nouveau

3. Sans préjudice des restrictions pour motifs de sûreté décidées conformément au règlement (CE) n° 725/2004, un ordre d'immobilisation délivré par une autorité compétente peut:

- a) inclure une instruction précisant que le navire doit rester en un endroit particulier, ou qu'il doit gagner un mouillage ou un poste d'amarrage particulier; et
- b) préciser les circonstances dans lesquelles le capitaine du navire peut faire partir le navire d'un endroit indiqué pour des raisons de sécurité ou de prévention de la pollution.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 9, b)  
(adapté)  
⇒nouveau

☒ 4. ☒ ~~3~~. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe ☒ XI ☒ ~~XI~~.

Dans ce contexte, ☒ si l'inspection révèle que le navire ☒ ~~le navire est immobilisé si~~ n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque son utilisation est prescrite par ⇒ la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup> ⇐ ~~l'annexe XII~~. ☒ l'autorité compétente veille à ce que le navire soit immobilisé ☒.

S'il ne peut être remédié aisément ⇒ aux anomalies justifiant l'immobilisation ⇐ ~~à cette anomalie~~ dans le port où le navire est immobilisé, l'autorité compétente peut autoriser le navire à se rendre ⇒ dans le chantier de réparation disponible ⇐ ~~le port approprié~~ le plus proche ☒ où l'anomalie peut être supprimée ☒ ~~pour que l'anomalie soit supprimée~~ aisément, ou ☒ elle peut ☒ exiger ⇒ que les anomalies soient supprimées ⇐ ~~qu'elle le soit~~ dans un délai maximal de 30 jours, ⇒ conformément aux lignes directrices élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris ⇐ . À ces fins, les procédures définies à l'article ☒ 15 ☒ ~~++~~ sont applicables d'application.

---

<sup>12</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

⊗ 5. ~~⊗ 4.~~ Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'autorité compétente peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions pertinentes des conventions.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 9, c)  
(adapté)

⊗ 6. ~~⊗ 5.~~ ~~Lorsque les inspections visées à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7 donnent lieu à une~~ En cas d'immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État ⊗ du pavillon ~~⊗ dont le navire est autorisé à battre pavillon (ci-après dénommée «administration du pavillon»)~~ ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'État du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

⊗ 7. ~~⊗ 6.~~ Les dispositions de la présente directive sont applicables sans préjudice d'autres conditions éventuellement prévues par les conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives aux contrôles par l'État du port.

⊗ 8. ~~⊗ 7.~~ Dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port au titre de la présente directive, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé. Si un navire est ainsi indûment immobilisé ou retardé, l'armateur ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour tout préjudice ou dommage subi. Dans tous les cas où une immobilisation indue ou un retard indu sont invoqués, la charge de la preuve en incombera à l'armateur ou à l'exploitant du navire.

---

↓ nouveau

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

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

---

↓98/25/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2

*Article 9 bis*

**~~Procédure applicable en cas d'absence de certificats ISM~~**

~~1. Lorsque l'inspection fait apparaître l'absence, à bord d'un navire auquel le code ISM est applicable à l'intérieur de la Communauté à la date de l'inspection, de la copie de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), l'autorité compétente veille à ce que le navire soit immobilisé.~~

~~2. Nonobstant l'absence de la documentation visée au paragraphe 1, si l'inspection ne fait pas apparaître d'autres anomalies justifiant une immobilisation, l'autorité compétente peut lever l'ordre d'immobilisation afin d'éviter l'encombrement du port. Lorsqu'une telle décision est prise, l'autorité compétente en informe immédiatement les autorités compétentes des autres États membres.~~

~~3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout navire autorisé à quitter un port d'un État membre dans les circonstances visées au paragraphe 2, se voie refuser l'accès à tout port de la Communauté, sauf dans les situations visées à l'article 11, paragraphe 6, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant du navire ait démontré, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'ordre d'immobilisation a été prononcé, que le navire dispose de certificats valables délivrés conformément au code ISM. Lorsque des anomalies au sens de l'article 9, paragraphe 2, sont constatées et qu'il ne peut y être remédié dans le port d'immobilisation, les dispositions pertinentes de l'article 11 sont également applicables.~~

---

↓ 95/21/CE (adapté)

*Article ~~14~~ ~~10~~*

**Droit de recours**

---

↓2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 10

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation ou de refus d'accès prise par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.

---

↓95/21/CE

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

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

---

↓ nouveau

4. Lorsqu'en réponse à un recours ou à une demande du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou de son représentant un ordre d'immobilisation ou de refus d'accès est révoqué ou modifié

- a) les États membres veillent à ce que les informations de la base de données des inspections soient immédiatement modifiées en conséquence,
- b) l'État membre où l'ordre d'immobilisation ou de refus d'accès a été délivré doit, dans les 24 heures suivant cette décision, s'assurer que l'information publiée conformément à l'article 19 est rectifiée.

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~15~~ ~~15~~

### **Suivi des inspections et des immobilisations**

1. Lorsque des anomalies visées à l'article ~~13~~, ~~9~~ paragraphe 2, ne peuvent être supprimées dans le port où a lieu l'inspection, l'autorité compétente de cet État membre peut autoriser le navire à rejoindre le ⇒ chantier de réparation disponible le plus proche du port d'immobilisation où des actions de suivi peuvent être entreprises ⇐ ~~plus proche chantier de radoub approprié disponible~~, choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'État du pavillon et acceptées par cet État membre soient respectées. Ces conditions assurent que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans présenter de risques pour d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

---

↓ nouveau

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

3.  ~~2~~ Dans les circonstances visées au paragraphe 1, l'autorité compétente de l'État membre du port où a lieu l'inspection donne notification à l'autorité compétente de l'État dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées à l'article  13  ~~9~~ paragraphe  6  ~~5~~ ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

~~3. La notification aux parties visées au paragraphe 2 est conforme aux dispositions de l'annexe 2 du mémorandum d'entente.~~

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

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

a)  ~~(i)~~ sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection ou

(b)  ~~(ii)~~ en refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation radoub indiqué.

~~se voient refuser l'accès à tout port dans la Communauté;~~  Ce refus est maintenu  jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies,  démontrant  que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes des conventions.

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

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

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

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

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~16~~ ~~12~~

### Compétence professionnelle des inspecteurs

1. Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs ~~qui~~ qui satisfont ~~aux critères de qualifications~~ ~~fixés à l'annexe XII~~ ~~et qui sont autorisés par l'autorité compétente à agir dans le cadre du contrôle par l'État du port~~ ~~.~~ ~~satisfaisant~~ aux critères de qualifications fixés à l'annexe XII ~~et qui sont autorisés par l'autorité compétente à agir dans le cadre du contrôle par l'État du port~~ ~~.~~ ~~et qui sont autorisés par l'autorité compétente à agir dans le cadre du contrôle par l'État du port~~ ~~.~~
2. Lorsque l'autorité compétente de l'État du port ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur de cette autorité compétente peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.
3. ⇒ L'autorité compétente ~~ne doit pas~~ ~~être~~ ~~assistée~~ ~~par~~ ~~toute~~ ~~personne~~ ~~possédant~~ ~~les~~ ~~connaissances~~ ~~requises~~ ~~.~~ ~~les~~ ~~Les~~ inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port, et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations.
4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par l'autorité compétente conformément à la ~~directive~~ ~~96/40/CE~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~Commission~~ ~~13~~ ~~qui~~ ~~indique~~ ~~que~~ ~~l'inspecteur~~ ~~est~~ ~~autorisé~~ ~~à~~ ~~effectuer~~ ~~des~~ ~~inspections~~ ~~.~~ ~~législation nationale pertinente, qui indique que l'inspecteur est autorisé à effectuer des inspections.~~

---

↓ 95/21/CE

~~Un modèle commun est élaboré pour cette carte d'identité conformément à la procédure prévue à l'article 19.~~

---

↓ nouveau

5. Avant de les autoriser à effectuer des inspections, et ultérieurement tous les cinq ans, les États membres s'assurent que les compétences des inspecteurs ont été vérifiées et que leurs connaissances ont été éprouvées conformément à l'annexe XII.
6. Les États membres veillent à ce que les inspecteurs reçoivent une formation appropriée concernant les changements apportés au régime du contrôle par l'État du port par la présente directive et par les modifications des conventions.
7. La Commission travaille, en coopération avec les États membres, à l'élaboration et à la promotion d'un système communautaire harmonisé pour la qualification et la formation des inspecteurs.

---

<sup>13</sup> JO L 196 du 7.8.1996, p. 8.

Article ~~17~~ ~~13~~

**Rapports établis par les pilotes et les autorités portuaires**

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

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

---

↓ nouveau

3. Les États membres obligent les pilotes et les autorités portuaires à utiliser le modèle de rapport présenté à l'annexe XIII ou celui d'un rapport équivalent, autant que possible en version électronique.

Les États membres veillent à ce que les défauts notifiés par les pilotes et les autorités portuaires fassent l'objet d'une action de suivi appropriée.

Les États membres fournissent chaque année un rapport à la Commission sur l'application des paragraphes 1 et 2, indiquant en détail les actions entreprises pour donner suite aux défauts signalés par les pilotes et les autorités portuaires.

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

Article 18 ~~14~~

**Coopération**

1. Chaque État membre ⇒ veille à ce que ses autorités portuaires et les autres autorités ou organismes entrant en ligne de compte fournissent à l'autorité compétente en matière de contrôle par l'État du port les types d'informations suivantes: ⇐ ~~prend les dispositions nécessaires pour assurer une coopération entre son autorité compétente, ses autorités portuaires et d'autres autorités ou organisations commerciales concernées afin que son autorité compétente puisse obtenir toute information utile concernant les navires faisant escale dans ses ports.~~

⇒ – informations notifiées conformément à l'annexe III; ⇐

⇒ – informations concernant les navires qui n'ont pas satisfait aux exigences relatives aux notifications à faire conformément à la présente directive, aux directives 2000/59/CE<sup>14</sup> et 2002/59/CE<sup>15</sup> du Parlement européen et du Conseil, et, le cas échéant, au règlement (CE) n° 725/2004; ⇐

⇒ – informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés aux dispositions de l'article 7 ou de l'article 10 de la directive 2000/59/CE; ⇐

⇒ – informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté. ⇐

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 11  
(adapté)  
⇒ nouveau

2. Les États membres maintiennent les dispositions nécessaires pour assurer un échange d'informations et une coopération entre leur autorité compétente et les autorités compétentes de tous les autres États membres et maintenir la liaison opérationnelle établie entre leur autorité compétente, la Commission et la ☒ base de données des inspections ☒ ~~le système d'information Sirenac créé à Saint-Malo, France.~~

⇒ Les États membres prennent toutes les mesures qui conviennent pour assurer la mise à jour de la base de données des inspections compte tenu des exigences résultant de la présente directive. ⇐

---

<sup>14</sup> JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

<sup>15</sup> JO L 208 du 5.2.2002, p. 10.

En vue de la conduite des inspections ~~visées à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7~~, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS.

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

3. ⇒ Les États membres prennent toutes les mesures qui conviennent pour s'assurer que les informations relatives aux inspections soient transférées sans délai dans la base de données des inspections. ⇐

Les informations visées au ~~☒~~ présent ~~☒~~ paragraphe ~~2~~ sont celles qui sont énumérées ⇒ aux annexes X et XIV ainsi que toutes les informations à prendre en compte pour opérer la sélection du navire conformément à l'article 5, paragraphe 5. ⇐ ~~à l'annexe 4 du mémorandum d'entente et qui doivent être fournies conformément à l'article 15 de la présente directive~~

---

↓ 1999/97/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2  
(adapté)

Article ~~☒~~ 19 ~~☒~~ ~~15~~

### **Publication d'informations**

---

↓ 1999/97/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2  
(adapté)  
⇒ nouveau

1. L'autorité compétente de chaque État membre prend les mesures nécessaires pour ⇒ assurer la publication des informations relatives aux inspections, aux immobilisations et aux refus d'accès conformément à l'annexe XIV. ⇐ ~~que soient publiées au moins une fois par mois les informations énumérées à l'annexe VIII, partie I, concernant les navires qui ont été immobilisés ou dont l'entrée dans un port de cet État membre a été refusée au cours du mois écoulé.~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 12

~~2. Les informations énumérées à l'annexe VIII, parties I et II, ainsi que les informations sur les changements, suspensions et retraits de classe visés à l'article 15, paragraphe 3, de la directive 94/57/CE doivent être disponibles dans le système d'information Sirenac. Elles sont rendues publiques dans le cadre du système d'informations EQUASIS dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.~~

---

↓ 1999/97/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2

~~3. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place les dispositifs techniques appropriés visés au paragraphe 2.~~

~~4. Au besoin, le système d'information Sirenae est modifié afin de se conformer aux exigences précitées.~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 13  
(adapté)

⊗ 2. ~~⊗ 5.~~ Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte aux législations nationales en matière de responsabilité.

---

↓ nouveau

#### Article 20

### Liste noire des exploitants de navires et des compagnies

La Commission établit et publie chaque année une liste noire basée sur le comportement des exploitants de navires et des compagnies conformément aux procédures et aux critères de l'annexe XV.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

#### Article ⊗ 21 ~~⊗ 16~~

### Remboursement des frais

1. Dans le cas où les inspections visées aux articles ⊗ 7 et 8 ~~⊗ 6 et 7~~ confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies qui justifient l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant dans l'État du port.

2. Tous les coûts liés aux inspections effectuées par l'autorité compétente d'un État membre conformément à l'article ⊗ 15 ~~⊗ 11~~ paragraphe ⊗ 4 ~~⊗ 4~~ ⊗ et à l'article 10 ~~⊗~~ sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 14  
(adapté)

⊗ 3. ~~⊗ 2 bis~~. En cas d'immobilisation d'un navire ~~pour anomalies ou absence de certificats valables, tels que prévus à l'article 9 et à l'annexe VI~~, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

⊗ 4. ~~⊗ 3~~. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 15  
(adapté)

Article ⊗ 22 ~~⊗ 17~~

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

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 15  
(adapté)

Les États membres fournissent à la Commission les informations énumérées à l'annexe ⊗ XVI ~~⊗ 1~~ suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.

---

↓ nouveau

Les États membres prennent toutes les mesures qui conviennent pour garantir un accès total et sans aucune restriction, à toutes les données gérées par la base de données des inspections visée à l'article 18, paragraphe 2.

Article 23

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

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

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 15  
(adapté)

Article ~~24~~ ~~18~~

### Comité de réglementation

---

↓ 2002/84/CE art. 4, pt. 2  
(adapté)

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup> ~~du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS).~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 15

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

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

Article ~~25~~ ~~19~~

### Procédure d'amendement de modification

---

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 16  
(adapté)

La présente directive peut, sans que son champ d'application soit élargi, être modifiée conformément à la procédure visée à l'article ~~24~~ ~~18~~, paragraphe 2, pour:

---

<sup>16</sup> JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

---

↓2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 16  
(adapté)  
⇒nouveau

- a) adapter les obligations visées aux articles ⇒ 5 à 17 et 19 à 22 ⇐ ~~à l'article 5, à l'exception du chiffre de 25 % figurant au paragraphe 1, et aux articles 5, 17, 7 bis, 7 ter, 19, 22 et 17~~, ainsi qu'aux annexes visées par lesdits articles, sur la base de l'expérience acquise par la mise en œuvre de la présente directive et compte tenu de l'évolution du mémorandum d'entente de Paris;

---

↓ 95/21/CE ⇒nouveau

- b) adapter les annexes en vue de les aligner sur les modifications apportées ⇒ au droit communautaire régissant la sécurité et la sûreté maritimes ⇐, aux conventions, protocoles, codes et résolutions des organisations internationales concernées et au mémorandum d'entente de Paris, et entrées en vigueur;

---

↓2002/84/CE Art. 4, pt. 3 a)  
⇒nouveau

- c) ⇒ modifier les définitions figurant à l'article 2 ⇐ et y mettre à jour, ~~à l'article 2, point 1),~~ la liste des conventions internationales qui sont pertinentes aux fins de la présente directive.

---

↓2002/84/CE Art. 4, pt. 3 b

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

---

↓nouveau

## Article 26

### Intégration du nouveau régime d'inspection dans le droit communautaire

Des mesures supplémentaires peuvent être adoptées, selon la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, pour:

- établir les valeurs attribuées à chaque paramètre de risque;

L'action de l'État du pavillon en matière de contrôle, les éléments relatifs aux sociétés de classification et le comportement des compagnies devraient se voir attribuer des valeurs plus élevées que les autres critères;

- déterminer la combinaison des paramètres de risque correspondant à chaque niveau de profil de risque des navires;
- élaborer des critères et des procédures propres au type et à l'ampleur des inspections.
- formuler les principes et les modalités concernant les obligations des États membres en matière d'inspection;

La Commission évalue chaque année la mise en œuvre des paramètres de risque des navires, et formule, le cas échéant, une proposition conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, pour adapter les paramètres à la lumière de l'expérience acquise ou des objectifs politiques à atteindre.

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 17  
(adapté)

Article ~~27~~ ~~19bis~~

### Sanctions

Les États membres établissent un système de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

↓ 2001/106/CE Art. 3 (adapté)  
⇒ nouveau

Article 28

### Évaluation

La Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive au plus tard ⇒ 18 mois après l'expiration du délai prévu pour la transposition de la présente directive ⇐ ~~le 22 juillet 2006~~. Cette évaluation porte, entre autres, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre ainsi que sur le nombre d'inspections effectuées, y compris le nombre d'inspections renforcées obligatoires.

La Commission communique les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil et, sur la base de son analyse, détermine s'il est nécessaire de proposer une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.



## *Article 29*

### **Mise en œuvre et notification**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles [...] et aux points des annexes [...] [articles ou subdivisions de ceux-ci et points des annexes qui ont été modifiés dans leur substance par rapport à la directive précédente] au plus tard 18 mois après la date fixée à l'article 31. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.
2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une déclaration indiquant que les références faites aux directives abrogées dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur s'entendent comme faites à la présente directive. Les États membres déterminent comment ces références doivent être faites et comment la déclaration susvisée doit être formulée.
3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.
4. En outre, la Commission informe à intervalles réguliers le Parlement européen et le Conseil sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive dans les États membres.

## *Article 30*

### **Abrogation**

La directive 95/21/CE, telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe XVII, partie A, est abrogée à compter du [date d'entrée en vigueur de la directive refondue], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne des directives indiqués à l'annexe XVII, partie B.

Les références à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XVIII.

## *Article 31*

### **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 articles [...] et les points des annexes [...] ~~sont applicables à partir du [jour suivant celui de la date indiquée au premier paragraphe]~~ [les articles [...] ou subdivisions de ceux-ci et les points des annexes qui n'ont pas été modifiés par rapport à la directive précédente sont applicables à la date d'entrée en vigueur de la directive refondue].

### *Article 32*

#### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

[...]

*Par le Conseil*  
*Le Président*

[...]

---

↓ 98/42/CE art. 1 <sup>er</sup> , pt. 2 et annexe pt. 1 (adapté)
---

## ANNEXE I

### SÉLECTION ~~LISTE DES NAVIRES À INSPECTER PRIORITAIREMENT~~

(en vertu de l'article 5, paragraphe 4)

---

↓ nouveau
-----------

#### **A. Obligations en matière d'inspection**

1. L'autorité compétente veille à ce que tout navire séjournant dans un port ou un mouillage, autre qu'un navire sélectionné pour être soumis à une inspection renforcée, dont le coefficient de ciblage affiché dans la base de données des inspections est supérieur à 50, fasse l'objet d'une inspection, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée par un État membre ou un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

2. En ce qui concerne la sélection des autres navires à inspecter, les autorités compétentes déterminent l'ordre de priorité de la manière suivante:

- a) les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant dans la partie B.I de la présente annexe, indépendamment de la valeur de leur coefficient de ciblage;
- b) les navires énumérés dans la partie B.II sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affichée dans la base de données des inspections, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans un port ou un mouillage d'un État membre de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

3. Les États membres s'abstiennent d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des six mois précédents, pour autant:

- a) que le navire, autre qu'un navire susceptible d'être soumis à une inspection renforcée, ait un coefficient de ciblage inférieur à 7,
- b) que l'inspection du navire ne constitue pas une priorité absolue au sens de la partie B.I,
- c) qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente,
- d) qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection,
- e) que le navire ne soit pas visé par les dispositions du paragraphe 2, point a).

4. Toute visite effectuée sur un transbordeur roulier ou sur un engin à passagers à grande vitesse conformément aux articles 6 et 8 de la directive 1999/35/CE<sup>1</sup> est considérée comme une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le cas, et enregistrée comme telle dans la base de données des inspections. Lorsque les anomalies constatées présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, le navire est immobilisé conformément à l'article 13.

## B. NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT

---

↓ 98/42/CE art. 1 <sup>er</sup> , pt. 2 et annexe pt. 1 (adapté) ⇒ nouveau
--

### B. I. FACTEURS PREPONDERANTS

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires ~~entrant dans l'une des catégories~~ suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des  défauts  ~~anomalies~~ susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (~~conformément à la directive 93/75/CEE<sup>2</sup> et à l'article 13 de cette directive~~)  ou de constituer une menace pour le milieu marin conformément à l'article 17 de la présente directive .
2. Les navires qui ne satisfont pas aux  exigences relatives aux notifications à faire  ~~obligations imposées par la directive 93/75/CEE~~  visées à l'article 6 de la présente directive, aux directives 2000/59/CE et 2002/59/CE, et, le cas échéant, au règlement CE) n° 725/2004 .
3. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre.

---

↓ nouveau
-----------

4. Les navires ayant été signalés par un État membre comme non conformes à la recommandation sur la navigation par le golfe de Finlande, telle qu'elle figure dans les annexes de la résolution MSC.138(76) de l'OMI.

---

<sup>1</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

<sup>2</sup> JO no L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

---

↓ 98/42/CE art. 1 <sup>er</sup> , pt. 2 et annexe pt. 1 (adapté) → <sub>1</sub> 1999/97/CE art. 1 <sup>er</sup> , pt. 3 et annexe, pt. 1, a) ⇒ nouveau
--

5. 4. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'État membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés; ~~l'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.~~

6. 5. Les navires ayant:

- a) été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
- b) été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles,
- c) manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptés par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres ou
- d) été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

7. 6. Les navires ayant fait l'objet, ~~durant les six mois précédents,~~ ⇒ depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, ⇐ d'une suspension →<sub>1</sub> ou d'un retrait ← de leur classe pour des raisons de sécurité.

---

↓ nouveau
-----------

8. Les navires détenant des certificats délivrés par un ancien organisme agréé dont la reconnaissance a été retirée conformément à l'article 9 de la directive XX/XX 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.

## ⊗ B. ⊗ II. COEFFICIENT GLOBAL DE CIBLAGE

⇒ L'autorité compétente sélectionne les navires énumérés ci-dessous par ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affichée dans la base de données des inspections. ~~↳ L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories ci-après est considérée comme prioritaire.~~

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente ⊗ de Paris ⊗. En l'absence de données appropriées à cet effet, les États membres se fondent sur les données disponibles contenues dans la base de données ~~SIRENAC~~ ⊗ des inspections ⊗ et inspectent les navires qui ⊗ ne figurent pas dans la base de données des inspections ⊗ ~~qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.~~
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun État membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats réglementaires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE ~~du Conseil.~~
4. Les navires battant le pavillon d'un État ⊗ dont le taux d'immobilisation, calculé sur la base des inspections effectuées au cours des trois dernières années civiles et enregistrées dans la base de données des inspections, le range dans ⊗ ~~figurant sur~~ la liste noire ⊗ établie par ⊗ ~~publiée dans~~ le rapport annuel du mémorandum d'entente ⊗ de Paris ⊗ .
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port ⇒ ou le mouillage ⇐ d'un État membre sous certaines conditions telles que:
  - a) anomalies à supprimer avant le départ;
  - b) anomalies à supprimer au prochain port d'escale;
  - c) anomalies à supprimer dans les 14 jours;
  - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions concernant le navire ont été engagées et que toutes les anomalies ont été supprimées, il en est tenu compte.

6. Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port ⇨ ou un mouillage ⇨ précédent.
8. Les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales pertinentes visées à l'article 2 de la présente directive.
9. Les navires classés avec ⇨ des sociétés de classification décrites comme ayant un niveau de performance "faible" ou "très faible" dans le tableau des taux d'immobilisation par société de classification (sur trois ans) publié par le mémorandum d'entente de Paris. ⇨ ~~d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.~~

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 19  
(adapté)  
⇨ nouveau

10. Les navires des catégories visées à l'annexe ~~⊗~~ VIII(B) ~~⊗~~ ~~V(A)~~.

11. Les navires de plus de treize ans d'âge.

~~Pour établir l'ordre de priorité pour l'inspection des navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente tient compte du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC, conformément à l'annexe I, section I, du mémorandum d'entente de Paris. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10 et 11.~~

Cependant, Aux fins de l'article ~~⊗~~ 8 ~~⊗~~ 7, paragraphe ~~⊗~~ 3 ~~⊗~~ 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 10.

⇨ Aux fins des points 4 et 9, les listes définies par le mémorandum d'entente de Paris prennent effet le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année qui suit l'année civile à laquelle se rapportent les statistiques. ⇨

## ANNEXE II

### **Principaux éléments du régime communautaire d'inspection par l'État du port (visé à l'article 5, paragraphe 2)**

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

#### **I. NIVEAU DE RISQUE DES NAVIRES**

Le niveau de risque d'un navire est déterminé par la combinaison des paramètres suivants.

##### a) Type de navire

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

##### b) Âge du navire

Le niveau de risque est réputé s'élever avec l'âge.

##### c) Performances de l'État du pavillon

- i) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est important au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.
- ii) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est peu élevé au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.
- iii) Les navires battant le pavillon d'un État ayant fait l'objet d'un audit indépendant conformément au code de mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI et qui a démontré sa conformité aux instruments applicables sont réputés présenter un risque plus faible.

##### d) Organismes agréés

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

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

e) Performances des compagnies

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

f) Historique des inspections dans l'Union européenne et la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris

- i) Les navires ayant été immobilisés plus d'une fois sont réputés présenter un risque plus élevé.
- ii) Les navires qui n'ont pas été immobilisés au cours des trente-six derniers mois et pour lesquels peu d'anomalies ont été constatées sont réputés présenter un risque plus faible.

Les paramètres de risque visés au premier alinéa sont combinés pour définir les niveaux de risque suivants:

- risque élevé
- risque normal
- risque faible

Pour déterminer ces niveaux de risque, les paramètres se rapportant aux performances de l'État du pavillon, aux organismes agréés et aux performances des compagnies joueront un rôle prépondérant.

## **II – INSPECTION DES NAVIRES**

Les navires faisant escale dans les ports de la Communauté sont soumis à des inspections périodiques réalisées à intervalles réguliers, ainsi qu'à des inspections supplémentaires si des éléments imprévus se manifestent.

### **1. Inspections périodiques**

Les intervalles séparant les inspections périodiques sont déterminés par le niveau de risque des navires. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant un niveau de risque élevé n'excède pas 6 mois. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant d'autres niveaux de risque s'accroît à mesure que le risque diminue.

Les États membres soumettent à une inspection périodique:

- tout navire présentant un niveau de risque élevé qui n'a pas été inspecté dans un port de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des six derniers mois. Les navires présentant un niveau de risque élevé sont susceptibles d'être inspectés dès le 5<sup>e</sup> mois;
- tout navire présentant un niveau de risque normal qui n'a pas été inspecté dans un port de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des douze derniers mois. Les navires présentant un niveau de risque normal sont susceptibles d'être inspectés dès le 10<sup>e</sup> mois;
- tout navire présentant un niveau de risque faible qui n'a pas été inspecté dans un port de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des trente-six derniers mois. Les navires présentant un niveau de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le 24<sup>e</sup> mois.

## **2. Inspections supplémentaires**

Les navires auxquels s'appliquent les éléments imprévus énumérés ci-après sont soumis à une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique.

- Les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de leur classe pour des raisons de sécurité.
- Les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont la reconnaissance a été retirée depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.
- Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre.
- Les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections.
- Les navires:
  - qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
  - qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles ou
  - qui ont manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres,
  - qui ont été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement ou
  - qui ont contrevenu aux recommandations sur la navigation adoptées par l'OMI.

- Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des défauts susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin conformément à l'article 17 de la présente directive.
- Les navires qui ne satisfont pas aux exigences relatives aux notifications à faire conformément à l'article 6 de la présente directive, aux directives 2000/59/CE et 2002/59/CE, et, le cas échéant, au règlement CE) n° 725/2004.
- Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'État membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés.
- Les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant.
- Les navires qui ont été signalés comme présentant des anomalies non encore corrigées.
- Les navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses.
- Les navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

### **3. Portée des inspections**

Les inspections périodiques et supplémentaires comprennent l'examen d'une série de points préétablis pour chaque navire, qui varient selon le type de navire, le type d'inspection et les conclusions des inspections effectuées précédemment dans le cadre du contrôle par l'État du port. Les inspections périodiques de navires à haut risque et de navires présentant un risque plus élevé en raison de leur type et de leur âge, de même que les nouvelles inspections de navires à l'encontre desquels une décision de refus d'accès a été arrêtée conformément à l'annexe XII, sont plus approfondies.

La base de données des inspections précisera les éléments à prendre en compte pour désigner les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection.

### **III – OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES EN MATIÈRE D'INSPECTION**

Les États membres fournissent un effort équitable pour participer à la réalisation de l'objectif consistant à inspecter tous les navires susceptibles de l'être lorsqu'ils font escale dans les ports de l'Union européenne.

Chaque État membre réalise une quote-part du nombre total d'inspections à effectuer dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Cette quote-part est calculée sur la base du nombre de navires faisant escale dans les ports de l'État membre concerné par rapport à la somme de navires faisant escale dans chaque État membre.

De plus, le nombre d'inspections périodiques non effectuées permet d'évaluer dans quelle mesure les États membres respectent l'objectif précité.

Un mécanisme est élaboré, le cas échéant, pour assurer une répartition équitable des inspections entre les États membres.

**ANNEXE III****Notification****(visée à l'article 6)**

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire susceptible d'être soumis à une inspection renforcée conformément à l'article 8, paragraphe 1, faisant route vers un port ou un mouillage situé dans un État membre communique les informations énumérées ci-dessous à l'autorité portuaire ou à l'autorité ou l'organisme désigné pour assurer cette fonction au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou le mouillage précédent si le voyage doit durer moins de trois jours:

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

2. Les exploitants, agents ou capitaines d'autres navires faisant route vers un port situé dans un État membre notifient leur arrivée conformément à l'article 4 de la directive 2002/59CE.

3. Dès qu'elle a reçu les informations énumérées ci-dessus, l'autorité portuaire ou l'organisme concerné les communique à l'autorité compétente chargée du contrôle par l'État du port. Dans la mesure du possible, il est fait usage de moyens électroniques.

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

---

↓ 95/21/CE (adapté)

**ANNEXE ☒ IV ☒ H**

**LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS**

(visés à l'article 7 6, paragraphe 1)

---

↓ 95/21/CE

1. Certificat international de jauge (1969)
  2. – Certificat de sécurité pour navire à passagers
  - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
  - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge
  - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
- 

↓ 1999/97/CE, art. 1<sup>er</sup>, pt. 4, a)

- Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
- 

↓ 95/21/CE

- Certificat de sécurité pour navire de charge
- 

↓ nouveau

3. Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
4. Fiche synoptique continue

---

↓95/21/CE

- ~~5. 3.~~ Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
- Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
- ~~6. 4.~~ Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
- Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
- ~~7. 5.~~ Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
- ~~8. 6.~~ Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
- ~~9. 7.~~ Certificat international de franc-bord (1966)
- Certificat international d'exemption de franc-bord
- ~~10. 8.~~ Registre des hydrocarbures (parties I et II)
- ~~11. 9.~~ Registre de la cargaison

---

↓ 2001/106/CE, art. 1<sup>er</sup>, pt. 20, a)  
⇒nouveau

- ~~12. 10.~~ Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
- ~~13. 10 bis.~~ Certificats ⇔ ou autres documents ⇐ délivrés conformément à la convention STCW

---

↓95/21/CE

- ~~14. 11.~~ Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer)

---

↓nouveau

15. Tableau précisant l'organisation du travail à bord (convention de l'OIT n° 180 et STCW 95)
16. Registres des heures de travail et de repos des marins (convention de l'OIT n° 180)

---

↓95/21/CE

17. ~~12.~~ Renseignements sur la stabilité

---

↓ 98/42/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2 et  
annexe pt. 2.1

18. ~~13.~~ Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS, chapitre IX)

---

↓ 95/21/CE (adapté)

19. ~~14.~~ Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par ☒ l'organisme agréé concerné ☒ (à requérir seulement si le navire est classé par ☒ un organisme agréé ☒).

---

↓ 98/42/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2 et  
annexe pt. 2.2  
⇒nouveau

20. ~~15.~~ Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses

21. ~~16.~~ Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse

22. ~~17.~~ Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé

23. ~~18.~~ Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte ⇒, y compris les exercices en matière de sûreté, ⇐ et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage ⇒ et des appareils et dispositifs de lutte contre l'incendie ⇐

24. ~~19.~~ Certificat de sécurité pour navire spécialisé

25. ~~20.~~ Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer

26. ~~21.~~ Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest

27. ~~22.~~ Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries

28. ~~23.~~ Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord

- ~~29.~~ ~~24.~~ Rapports de visites (pour les vraquiers et les pétroliers)
- ~~30.~~ ~~25.~~ Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'État du port
- ~~31.~~ ~~26.~~ Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal
- ~~32.~~ ~~27.~~ Attestation autorisant le transport de céréales
- ~~33.~~ ~~28.~~ Manuel d'assujettissement de la cargaison
- 

↓ 1999/97/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 4, b)

- ~~34.~~ ~~29.~~ Plan de gestion et registre des ordures
- ~~35.~~ ~~30.~~ Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
- ~~36.~~ ~~31.~~ Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes
- ~~37.~~ ~~32.~~ Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
- ~~38.~~ ~~33.~~ Livret pour les navires vraquiers
- ~~39.~~ ~~34.~~ Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers
- 

↓ 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 20, b)

- ~~40.~~ ~~35.~~ Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992)
- 

↓ nouveau

41. Certificats exigés par la directive 2006/XX/CE relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires
42. Certificat exigé par le règlement (CE) n° XXXX/2006 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident

---

↓ 98/42/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2 et  
annexe pt. 3 (adapté)  
→<sub>1</sub> 2001/106/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 21

**ANNEXE ~~⊗~~ V ~~⊗~~ III**

**EXEMPLES DE "MOTIFS ÉVIDENTS" JUSTIFIANT UNE INSPECTION DÉTAILLÉE**

(visés à l'article ~~7~~ 6, paragraphe 3)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie B.I et partie B.II, points II-3, II-4, II-5b, II-5c →<sub>1</sub> et II-8 ←.
2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord [~~article 6, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2].~~

---

↓ 98/42/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2 et  
annexe pt. 3 (adapté)

4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences ~~⊗~~ en matière de communication à bord ~~⊗~~ définies à l'article ~~8~~ ~~⊗~~ 17 ~~⊗~~ de la directive ~~94/58/CE~~ ~~⊗~~ 2001/25/CE ~~⊗~~ du ~~Conseil~~ ~~⊗~~ Parlement européen et du Conseil ~~⊗~~ du ~~22 novembre 1994~~ ~~concernant le niveau minimal de formation des gens de mer~~<sup>1</sup>.

---

↓ nouveau

5. Un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré
6. Le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW

---

↓ 98/42/CE art. 1<sup>er</sup>, pt. 2 et  
annexe pt. 3 (adapté)

- ~~7. 5.~~ Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations, par exemple teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison.

---

<sup>1</sup> JO L 136 du 18.5.2001, p. 17.

- ~~8. 6.~~ Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
- ~~9. 7.~~ Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
- ~~10. 8.~~ De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
- ~~11. 9.~~ Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
- ~~12. 10.~~ Les Conditions d'hygiène déplorables à bord du navire ~~sont déficientes.~~
- ~~13. 11.~~ L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
- ~~14. 12.~~ Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

---

↓nouveau

15. L'absence de tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins.

---

↓ 98/42/CE art. 1 <sup>er</sup> , pt. 2 et annexe pt. 4 (adapté) ⇒ nouveau
--

**ANNEXE ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV**

**PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES**

(visées à l'article 7 ~~6~~, paragraphe 5)

1. ~~Principes à observer pour déterminer les régissant la sécurité des effectifs en fonction de la sécurité [résolution ~~IX~~ A.890(21) ~~IX~~ A.481(XII) de l'OMI ~~IX~~, telle que modifiée ~~IX~~] et ses annexes, à savoir document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2).~~
2. Dispositions du code maritime international des marchandises dangereuses.
3. Publication de l'Organisation internationale du travail (OIT): "L'inspection des conditions de travail à bord des navires: lignes de conduite en matière de procédure".
4. Annexe I "Procédures de contrôle par l'État du port" du mémorandum d'entente de Paris ⇒, et instructions et lignes directrices applicables publiées dans le cadre du mémorandum de Paris ⇐

---

↓ nouveau
-----------

5. Résolution MSC.159(78) de l'OMI (adoptée le 21 mai 2004) "Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime".

## **ANNEXE VII**

### **Procédures pour le contrôle de la sûreté des navires**

(visées à l'article 7, paragraphe 6)

#### **A. Avant l'embarquement.**

1. Les présentes orientations s'appliquent uniquement aux navires mentionnés à l'article 3, paragraphes 1, 2 et 3 du règlement (CE) 725/2004, pour autant qu'ils ne battent pas le pavillon de l'État du port de l'inspection.
2. Les inspecteurs doivent avoir connaissance du niveau de sûreté de l'installation portuaire dans laquelle un navire doit être inspecté.
3. Les rapports et les plaintes en matière de sûreté reçus par les inspecteurs avant l'embarquement doivent être communiqués à l'autorité compétente en matière de sûreté maritime<sup>1</sup>, qui déterminera le degré de priorité de l'inspection de sûreté à réaliser par un agent de sûreté dûment habilité.
4. Bien que le capitaine d'un navire soit responsable de la sûreté de celui-ci, il n'a pas le droit d'interdire l'accès du bateau à un inspecteur dûment habilité afin de procéder à une inspection. Il peut arriver qu'un capitaine tente de limiter, pour des motifs de sûreté, une inspection obligatoire dans le cadre du contrôle par l'État du port. Si l'inspecteur juge cette limitation excessive, il consulte l'autorité de sûreté compétente.
5. Les inspecteurs doivent être informés que, sur un navire exploité au niveau de sûreté 3, les mesures de protection mises en place risquent de réduire la portée de l'inspection de "sécurité" à réaliser dans le cadre du contrôle par l'État du port.

Elles peuvent exclure, par exemple, les exercices d'urgence générale. Dans certaines circonstances, il se peut également que l'autorité de sûreté compétente limite les activités de contrôle par l'État du port.

#### **B. Inspection initiale**

Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur doit:

1. en s'approchant du navire et en montant à bord et en faisant le tour du navire, prendre note des aspects liés à la sûreté définis dans les lignes directrices applicables du mémorandum d'entente de Paris, en tenant compte du niveau de sûreté imposé par le port et le navire. Les inspecteurs ne sont pas chargés de tester le système de sûreté et ne devraient examiner que les aspects auxquels ils sont confrontés au cours de leurs activités courantes à bord;

---

<sup>1</sup> L'autorité désignée par l'État pour assurer l'application des mesures de sûreté.

2. vérifier que le certificat international de sûreté du navire (ISSC) ou le ISSC provisoire est à bord, est en cours de validité et a été délivré par l'administration du navire, par un organisme autorisé par elle ou par un autre État à la demande de l'administration;

3. demander au capitaine à quel niveau de sûreté le navire répond et confirmer qu'il s'agit au moins de celui que le port impose;

4. lors de la vérification d'autres documents, demander qu'il soit prouvé que les exercices en matière de sûreté ont été effectués à des intervalles appropriés – au moins tous les 3 mois mais aussi si l'équipage a été modifié - (code ISPS, partie A, section 13, et partie B, points 13.6 et 13.7) et chercher à savoir si le navire a participé à des exercices;

5. vérifier les dossiers de renseignements sur les dix dernières escales dans des installations portuaires ainsi que toutes les activités de navire à port ou de navire à navire, ces dossiers devant comprendre pour chaque cas:

- le niveau de sûreté auquel le navire était exploité – toute mesure de sûreté spéciale ou additionnelle qui a été prise,
- la confirmation que les mesures appropriées concernant la sûreté du navire ont été appliquées lors de toutes les activités de navire à navire;

6. déterminer si les membres clés du personnel du navire sont capables de communiquer efficacement entre eux.

#### C. Motifs évidents

1. L'inspecteur peut estimer qu'il existe des motifs évidents d'arrêter des mesures de contrôle supplémentaires en matière de sûreté lors de l'inspection initiale dans le cadre du contrôle par l'État du port dans les circonstances suivantes:

- 1.1. l'ISSC n'est pas valide ou est arrivé à expiration;
- 1.2. le navire a un niveau de sûreté inférieur à celui du port;
- 1.3. les exercices liés à la sûreté du navire n'ont pas été exécutés;
- 1.4. le dossier des renseignements sur les dix dernières interfaces navire/port ou navire/navire est incomplet;
- 1.5. la preuve ou des observations indiquant que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables de communiquer entre eux;
- 1.6. la preuve, établie par des observations, que les arrangements relatifs à la sûreté comportent de graves lacunes;
- 1.7. des informations émanant de tiers, comme un rapport ou une plainte, concernant des informations liées à la sûreté;
- 1.8. le navire est titulaire d'un autre certificat international de sûreté du navire (ISSC) provisoire qui lui a été délivré par la suite et, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un

tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 de la convention SOLAS74 et à la partie A du code ISPS au-delà de la période de validité du certificat ISSC provisoire initial. La partie A du code ISPS définit les circonstances dans lesquelles un certificat provisoire peut être délivré.

2. Si l'existence de motifs évidents au sens de ce qui précède est établie, l'inspecteur informera sans délai l'autorité de sûreté compétente (sauf si l'inspecteur est lui-même un agent de sûreté dûment habilité). Il appartiendra dès lors à celle-ci d'arrêter les mesures de contrôle supplémentaires qui s'imposent, en tenant compte du niveau de sûreté conformément à la règle 9 de la convention SOLAS, chapitre XI.

3. Les motifs évidents autres que ceux qui sont décrits ci-dessus relèvent de la compétence de l'agent de sûreté dûment habilité.

#### D. Mesures de contrôle supplémentaires

1. Si le navire n'est pas muni d'un certificat international de sûreté du navire (ISSC) ou d'un ISSC provisoire, l'inspecteur immobilisera le navire et appliquera la procédure d'immobilisation prévue à l'annexe XI de la présente directive.

2. Toutes les autres mesures de contrôle seront arrêtées par l'autorité de sûreté compétente. Elles sont énumérées au chapitre XI-2 de la convention SOLAS 74.

3. Sous réserve des dispositions applicables de la législation communautaire, ainsi que des législations ou modalités d'application nationales, l'autorité de sûreté compétente peut charger l'inspecteur de procéder à de nouvelles vérifications avant de prendre sa décision ou en attendant que des agents de sûreté dûment habilités puissent monter à bord du navire.

Ces vérifications doivent se limiter à:

- (a) vérifier la présence d'un plan de sûreté et d'un agent de sûreté du navire (SSO) à bord;
- (b) vérifier que le capitaine et le personnel du navire, dont le SSO, l'officier de service et la ou les personnes assurant le contrôle d'accès, sont familiarisés avec les procédures de bord essentielles liées à la sûreté;
- (c) vérifier que la communication s'est établie entre le SSO et l'agent de sûreté de l'installation portuaire;
- (d) vérifier l'existence d'un dossier de renseignements pour assurer l'entretien du système de sûreté du navire, comprenant:
  - des bilans et audits internes des activités de sûreté;
  - un examen régulier de l'évaluation de la sûreté du navire;
  - un examen régulier du plan de sûreté du navire;
  - la mise en œuvre de modifications éventuelles du plan de sûreté du navire;

- l'entretien, l'étalonnage et la mise à l'essai de tout matériel de sûreté présent à bord, y compris la mise à l'essai du système d'alerte de sûreté du navire;

(e) vérifier les dossiers de renseignements quant à d'éventuelles:

- menaces contre la sûreté,
- atteintes à la sûreté,
- modifications des niveaux de sûreté,
- communications ayant trait à la sûreté directe du navire.

4. Lorsque le seul moyen de vérifier ou de rectifier la non-conformité est de passer en revue les exigences pertinentes du plan de sûreté du navire, un accès limité aux sections spécifiques du plan auxquelles se rapporte la non-conformité peut être accordé à titre exceptionnel, mais uniquement avec l'accord de l'État du pavillon ou du capitaine du navire concerné. Ces sections sont énumérées dans la partie A du code ISPS.

5. Certaines dispositions du plan portant sur des informations confidentielles ne peuvent faire l'objet d'une inspection sans l'accord de l'État du pavillon concerné.

Ces sections sont énumérées dans la partie A du code ISPS.

6. Si l'autorité de sûreté compétente prend des mesures de contrôle supplémentaires qui limitent la portée de l'inspection de "sécurité" effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du port ou ne permettent pas de la mener à bien, l'inspecteur doit se mettre en rapport avec l'autorité de "sûreté" compétente et s'efforcer d'achever l'inspection de sécurité après que le navire a été mis en mouvement. Le principe selon lequel un navire ne doit pas être indûment retardé reste d'application. Cependant, la constatation d'atteintes à la sûreté justifierait, en principe, que l'inspecteur achève l'inspection de sécurité initiale ou la poursuive si des motifs évidents de procéder à une inspection détaillée des aspects non liés à la sûreté ont été relevés.

7. Si l'autorité de sûreté compétente décide d'expulser le navire, l'inspecteur doit veiller à ce qu'elle soit pleinement informée des conséquences pouvant se produire sur le plan la sécurité et/ou de l'environnement si le navire appareille et/ou prend la mer. Au nombre de ces conséquences figurent les risques résultant de l'interruption des opérations de manutention de la cargaison. Il incombe à l'autorité de sûreté compétente d'arrêter les mesures qui s'imposent en tenant compte de l'ensemble des risques.

8. Si un navire est immobilisé pour des motifs non liés à la sûreté, puis expulsé avant la mainlevée définitive de l'immobilisation, l'immobilisation sera assimilée à un refus d'accès conformément à l'article 10.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)

**ANNEXE VIII**

**PROCÉDURES D'INSPECTION RENFORCÉE DES NAVIRES**

(visées à l'article 8)

---

↓ nouveau

A. MESURES DESTINÉES A FACILITER LA CONDUITE D'UNE INSPECTION RENFORCÉE

Lorsqu'elle reçoit une notification préalable émanant d'un navire pouvant être soumis à une inspection renforcée, l'autorité compétente fait savoir immédiatement au navire si une inspection renforcée sera effectuée ou non.

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

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

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)  
⇒ nouveau

**B. CATÉGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCÉE (visées à l'article 8, paragraphe 1)**

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de ⇒ douze ⇐ ~~dix~~ ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes ⇔ de jauge ⇔ brutes et de plus de ⇒ douze ⇐ ~~quinze~~ ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
4. Navires à passagers de plus de ⇒ douze ⇐ ~~quinze~~ ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2, points a) et b), de la directive 1999/35/CE du Conseil ~~du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.~~

~~**B. INFORMATIONS À NOTIFIER À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE**~~

~~[en vertu de l'article 7, paragraphe 3, point a)]~~

~~A. nom,~~

~~B. pavillon,~~

~~C. — le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire,~~

~~D. port en lourd,~~

~~E. date de construction du navire, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,~~

~~F. pour les navires citernes:~~

~~F.a. configuration: simple coque, simple coque avec SBT, double coque,~~

~~F.b. état des citernes à cargaison et à ballast: pleines, vides, inertées,~~

~~F.c. volume et nature de la cargaison,~~

~~G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,~~

~~H. — durée prévue de l'escale,~~

~~I. — opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres),~~

~~J. inspections et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.~~

**C. PROCÉDURES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCÉE DE CERTAINES CATÉGORIES DE NAVIRES (visées à l'article ~~8~~ 7, paragraphe ~~4~~ 5)**

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe, peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)

## 1. TOUS NAVIRES (~~toutes catégories de la section A~~ ☒) du point B ☒)

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)  
⇒ nouveau

- ⇒ simulation d'une défaillance de la source principale d'énergie électrique (exercice de panne générale d'électricité) ⇐ ~~panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours,~~
- inspection de l'éclairage de secours,
- fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale,
- fonctionnement des pompes d'assèchement,
- fermeture des portes étanches,
- mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage,
- essai de la télécommande d'arrêt d'urgence, par exemple des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible,
- essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire,
- inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio,
- inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

## 2. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)

Outre les points énumérés au point ~~4~~ ☒) C 1 ☒), les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques:

---

↓2001/106/CE art. 1, pt. 22

- dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau,
- analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée,
- matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas),
- vérification de la mention du produit transporté dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas,
- installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

### 3. VRAQUIERS

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)

Outre les points énumérés au point 4 ☒ C 1 ☒, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

---

↓2001/106/CE art. 1, pt. 22

- corrosion éventuelle du bâti des machines de pont,
- déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille,
- fissuration ou corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales,
- accès aux cales,
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'État du pavillon ou la société de classification:
  - (1) rapports sur les visites concernant les structures,
  - (2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,

- (3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
- (4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

#### 4. PÉTROLIERS

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)

Outre les points énumérés au point 4 ☒ C 1 ☒, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22

- système fixe de production de mousse installé sur le pont
- système de lutte contre l'incendie
- inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- citernes à ballast: au moins l'une des citernes à ballast se trouvant dans la zone de cargaison est examinée tout d'abord à partir de l'accès à la citerne par le trou d'homme/le pont puis à l'intérieur si l'inspecteur établit qu'il existe des motifs évidents qui justifient la poursuite de l'inspection
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'État du pavillon ou la société de classification:
  - (1) rapports sur les visites concernant les structures,
  - (2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
  - (3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
  - (4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

## 5. NAVIRES À PASSAGERS NON VISÉS PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22  
(adapté)

Outre les points énumérés ~~à la section C, point 1~~ ☒ au point C 1 ☒, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 22

- essai du système de détection des incendies et d'alarme,
- contrôle de la fermeture des portes coupe-feu,
- essai du système de diffusion générale,
- exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine,
- connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'État membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne doivent pas entraver pas le fonctionnement du navire ni provoquer de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

---

↓ 2001/106/EC Art. 1 point 22  
(adapté)

**ANNEXE IX XI**

---

↓ nouveau

**DISPOSITIONS CONCERNANT LE REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA  
COMMUNAUTÉ**

(visées à l'article 10)

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25

**~~A. CATÉGORIES DE NAVIRES FAISANT L'OBJET D'UN REFUS D'ACCÈS DANS LES  
PORTS DE LA COMMUNAUTÉ~~**

~~(en vertu de l'article 7 ter, paragraphe 1)~~

- ~~1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques~~
  - ~~2. Vraquiers~~
  - ~~3. Pétroliers~~
  - ~~4. Navires à passagers~~
- 

↓ nouveau

**A. CRITÈRES POUR LE REFUS D'ACCÈS (visé à l'article 10, paragraphe 1)**

1. Le refus d'accès s'applique à tout navire battant le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire ou la liste grise définie par le mémorandum d'entente de Paris, si ce navire a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu de la directive 99/35/CE du Conseil plus de deux fois au cours des 36 mois précédents dans un port d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.
2. Aux fins du point 1, la liste définie par le mémorandum d'entente de Paris prend effet le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

B. PROCÉDURES RELATIVES AU REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ (visé à l'article 10, paragraphe 1 ~~7<sup>ter</sup>~~)

1. Lorsque les conditions décrites  au point A  ~~à l'article 7<sup>ter</sup>~~ sont réunies, l'autorité compétente du port  ou du mouillage  dans lequel le navire est immobilisé pour ~~la deuxième ou la troisième fois selon le cas,~~ informe par écrit le capitaine ~~et le propriétaire ou l'exploitant~~ du navire  qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port ou le mouillage  ~~de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire~~ . La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port ou le mouillage après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.
2. L'autorité compétente  transmet  ~~doit informer~~ également  une copie de la mesure de refus d'accès à  l'administration de l'État du pavillon,  la société de classification concernée,  ~~aux~~ aux autres États membres et  aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris,  à la Commission, ~~le Centre administratif des affaires maritimes~~ et  au ~~le~~ Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.   
 L'autorité compétente met également à jour la base de données des inspections en y insérant immédiatement les informations relatives au refus d'accès

~~La mesure de refus d'accès prend effet dès que le navire a été autorisé à quitter le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.~~

---

↓ nouveau

3. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de la mesure et pour autant que les conditions visées aux paragraphes 4 à 10 sont réunies.

Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, le délai est porté à douze mois. Toute immobilisation ultérieure dans un port de la Communauté donne lieu à un refus d'accès permanent à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage au sein de la Communauté.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

4. 2. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. Cette demande est accompagnée ⇒ d'un document ⇐ ~~d'une attestation~~ de l'administration de l'État du pavillon ⇒ délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'État du pavillon, ⇐ certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales. ⇒ L'administration de l'État du pavillon apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord. ⇐
5. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, ⇒ d'un document ⇐ ~~d'une attestation~~ de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé ⇒, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, ⇐ certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. ⇒ La société de classification apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord. ⇐
6. 3. La mesure de refus d'accès ne peut être levée ⇒, qu'au terme du délai de trois mois visé au point 3 ci-dessus et ⇐ à la suite d'une nouvelle inspection du navire, dans un port ⇒ ou un mouillage ⇐ ~~convenu, par les inspecteurs de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès et que si la preuve est apportée, à la satisfaction de cet État membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.~~

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

~~Si le port convenu est situé dans la Communauté, Si le port ou le mouillage convenu est situé dans un État membre, l'autorité compétente de cet État ⇐ l'État membre du port de destination peut, ☒ à la demande <☒ avec l'accord de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à ⇒ entrer dans le port convenu pour faire l'objet d'une nouvelle inspection ⇐ rejoindre le port en question, dans le seul but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au point 2. ⇒ En pareille circonstance, aucune opération n'est effectuée sur la cargaison dans le port tant que la mesure de refus d'accès n'est pas levée. ⇐~~

---

↓ nouveau

7. Si l'immobilisation qui a donné lieu à la mesure de refus d'accès résultait d'anomalies structurelles du navire, l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès peut exiger que certains espaces, notamment les espaces à cargaison et les citernes, puissent être examinés dans le cadre de la nouvelle inspection.
8. La nouvelle inspection est effectuée par l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. L'autorité compétente peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction de cet État membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)

9. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments pertinents figurant à l'annexe VIII ~~§~~, section ☒ point ☒ C.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25

10. Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

11. ~~4.~~ Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'État membre conformément à l'annexe VIII au point ~~2~~ ☒ C ☒, la mesure de refus d'accès est levée ☒ et la compagnie du navire en est informée par écrit ☒. ~~Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.~~

12. L'autorité compétente ☒ informe ☒ ~~doit également informer~~ de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, ⇒ les autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, ⇐ la Commission, ~~le Centre administratif des affaires maritimes~~ et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. ⇒ L'autorité compétente doit également mettre à jour la base de données des inspections en y insérant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès. ⇐

§ 13. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans ~~le système Sirenae~~  la base de données des inspections  et publiées conformément aux dispositions de l'article ~~15~~ 19 et à l'annexe ~~VIII~~ XIV.

## ANNEXE XII

### **~~Exigences internationales et communautaires concernant les dispositifs d'enregistrement des données du Voyage~~**

~~Les navires entrant dans les catégories suivantes qui font escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes établies par la résolution A.861(20) de l'OMI et aux normes tests établies par la norme no 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI):~~

- ~~a) les navires à passagers construits à partir du 1er juillet 2002,~~
- ~~b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002, au plus tard à la date de la première visite effectuée à partir du 1er juillet 2002,~~
- ~~c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002, au plus tard le 1er janvier 2004,~~
- ~~d) les navires autres que les navires à passagers jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus, et construits à partir du 1er juillet 2002.~~

~~Les navires entrant dans les catégories suivantes et construits avant le 1er juillet 2002 qui font escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes de l'OMI applicables en la matière:~~

- ~~a) les navires de charge jaugeant 20 000 tonnes brutes et plus, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1er janvier 2007,~~
- ~~b) les navires de charge jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus mais moins de 20 000 tonnes brutes, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1er janvier 2008.~~

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

**ANNEXE ~~X~~ X ~~X~~ IX**

**Rapport d'inspection**

(visé à l'article 11)~~g~~

Le rapport d'inspection comprend au moins les éléments suivants:

**I. INFORMATIONS GENERALES**

1. Autorité compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire ⇒ (indiqué dans le certificat de gestion de la sécurité) ⇐
6. Numéro OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire
11.  L'organisme agréé, ou les organismes agréés  ~~La société de classification, ou les sociétés de classification~~, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12.  L'organisme agréé, ou les organismes agréés,  ~~La société de classification, ou les sociétés de classification~~ et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon
13. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affréteur responsable du choix du navire et type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac

15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection
16. Mention indiquant que des informations détaillées concernant une inspection ou une immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication.

## II. INFORMATIONS RELATIVES A L'INSPECTION

1. Certificats délivrés en application des conventions internationales pertinentes, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection (dans le cas d'une inspection détaillée ou renforcée)

---

↓nouveau
----------

3. Port et date de la dernière visite intermédiaire ou annuelle, et nom de l'organisme qui a effectué la visite

---

↓2001/106/CE art. 1, pt. 25
-----------------------------

- ~~4. 3.~~ Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
- ~~5. 4.~~ Nature des anomalies
- ~~6. 5.~~ Mesures prises.

## III. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES EN CAS D'IMMOBILISATION

1. Date de la décision d'immobilisation
2. Date de la levée de l'immobilisation
3. Nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation (références aux conventions pertinentes, le cas échéant)
- ~~4. Renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle~~
- ~~4. 5.~~ Indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation
- ~~5. 6.~~ Mesures prises.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

**ANNEXE ~~X~~ XI ~~X~~ ~~VI~~**

**CRITÈRES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES**

(visés à l'article 13 ~~9~~, paragraphe 4 ~~3~~)

**INTRODUCTION**

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

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 13 ~~9~~, paragraphe 4).

---

↓ 98/42/CE art. 1, pt. 2 et annexe pt. 5.1 (adapté)

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

- (a) ~~1~~ les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, aient été dûment prises en compte,
- (b) ~~2~~ avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou l'armateur ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port des détails sur les circonstances de l'accident et les dommages subis, et des informations concernant la notification à l'administration de l'Etat du pavillon,
- (c) ~~3~~ les mesures correctives appropriées, ~~d'après les~~ à la satisfaction des autorités, soient prises et
- (d) ~~4~~ les autorités, une fois informées de l'exécution des réparations, se soient assurées que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

**1. CRITERES PRINCIPAUX**

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être immobilisé ~~retenu~~, l'inspecteur doit appliquer les critères suivants.

## Séquence

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

## Critère

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

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

## 2. APPLICATION DES CRITERES PRINCIPAUX

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

1. le navire dispose des documents pertinents et valides;
2. le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

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

3. effectuer sans danger son prochain voyage;
4. assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le prochain voyage;
5. assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le prochain voyage;
6. assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le prochain voyage;
7. lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
8. quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
9. prévenir la pollution de l'environnement pendant tout le ~~durée du~~ prochain voyage;
10. maintenir une stabilité adéquate pendant toute ~~la durée du~~ le prochain voyage;

11. maintenir une étanchéité adéquate pendant toute ~~la durée du~~ le prochain voyage;
12. communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire ~~au cours du~~ pendant le prochain voyage;
13. assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute ~~la durée du~~ le prochain voyage.

---

↓ 2001/106/EC art. 1, pt. 23, a)

14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

---

↓ 95/21/CE

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

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

---

↓ 98/42/CE art. 1, pt. 2 et annexe pt. 5.2

~~Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation.~~

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
→<sub>1</sub> 2001/106/CE art. 4, pt. 23, b)  
⇒ nouveau

### 3.1. Généralités

→<sub>1</sub> Absence des certificats et documents valables ← requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie à une convention (instrument applicable) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue par conséquent pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires; toutefois, pour appliquer la clause prévoyant «de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions

plus favorables», le navire devra être largement conforme aux prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

**3.2. Domaines relevant de la convention Solas (~~les références sont indiquées entre parenthèses~~)**

1. Fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques
2. Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales
3. Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs
4. Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire
5. Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage des individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau
6. Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide
7. Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers
8. Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores
9. Absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité
10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle  V/16.2  ~~V/12 (e)~~ de la convention Solas
11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait  $\Rightarrow$  qu'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) doté d'une approbation de type et utilisant des données officielles peut  $\Leftarrow$  ~~que les cartes électroniques peuvent~~ remplacer les cartes.
12. Absence de ventilation d'extraction anti-déflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (~~règle SOLAS II-2/59.3.1~~).

---

↓ 98/42/CE art. 1, pt. 2 et annexe pt. 5.3 (adapté)

13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente ☒ de Paris ☒.
14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 23, c)

15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.
- ~~16. Absence ou défaut de fonctionnement d'un VDR lorsque son utilisation est obligatoire.~~

---

↓ 95/21/CE (adapté)

**3.3. Domaines relevant du code IBC ~~(les références sont indiquées entre parenthèses)~~**

1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison ~~(16.2)~~
2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés ~~(8.2.3)~~
3. Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code ~~(10.2.3)~~
4. Présence de sources d'ignition dans des zones dangereuses ~~visées au point 10.2 (11.3.15)~~
5. Non-respect d'exigences spéciales ~~(15)~~
6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne ~~(16.1)~~
7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles ~~(16.6)~~.

**3.4. Domaines relevant du code IGC ~~(les références sont indiquées entre parenthèses)~~**

1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison ~~(18.1)~~
2. Manque de dispositifs de fermeture pour le logement ou les espaces de service ~~(3.2.6)~~
3. Cloison non étanche au gaz ~~(3.3.2)~~

4. Sas à air défectueux ~~(3.6)~~
5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses ~~(5.6)~~
6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses ~~(8.2)~~
7. Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code ~~(10.2.4)~~
8. Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas ~~(12.1)~~
9. Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas ~~(13.4.1)~~
10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux ~~(13.6)~~
11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable ~~(17/19)~~.

### 3.5. *Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge*

1. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives
2. Stabilité notoirement insuffisante
3. Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire
4. Absence, détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutilles et des portes étanches
5. Surcharge
6. Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

### 3.6. *Domaines relevant de la convention Marpol, annexe I ~~(les références sont indiquées entre parenthèses)~~*

1. Absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
2. Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu
3. Registre des hydrocarbures non disponible ~~[20(5)]~~

4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 23, d)

5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol.

---

↓ 95/21/CE (adapté)

**3.7. Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II ~~(les références sont indiquées entre parenthèses)~~**

1. Absence du manuel P & A
2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories ~~[3(4)]~~
3. Registre de cargaison non disponible ~~[9(6)]~~
4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence ~~(14)~~
5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

---

↓ nouveau

**3.8. Domaines relevant de la convention Marpol, annexe V**

1. Absence de plan de gestion des ordures
2. Absence de registre des ordures
3. Personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion en matière d'élimination et d'évacuation des ordures.

---

↓95/21/CE  
⇒nouveau

**3.9.3.8** *Domaines relevant de la convention STCW ⇒ et de la directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil ⇐*

---

↓ 98/42/CE art. 1, pt. 2 et annexe  
pt. 5.4  
⇒nouveau

1. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration de l'Etat du pavillon.
- ⇒ 2. Preuve qu'un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou que la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré. ⇐
- ~~3. 2.~~ Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration de l'Etat du pavillon ne sont pas respectées.
- ~~4. 3.~~ Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration de l'Etat du pavillon.
- ~~5. 4.~~ L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution en mer.
- ~~6. 5.~~ Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.
- ~~7. 6.~~ Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

---

↓95/21/CE (adapté)  
⇒nouveau

**3.10.3.9** *Domaines relevant des conventions de l'OIT*

1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
3. Conditions d'hygiène déplorables à bord

4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse
5. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones.
- ⇒ 6. Preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart ou les quarts suivants est affaibli par la fatigue. ⇐

**3.11.3.10.    *Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison***

Le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

---

↓ 95/21/CE (adapté)  
→<sub>1</sub> Rectificatif 95/21/CE  
(JO L 291 du 14.11.1996, p. 42)

ANNEXE ~~X~~ XII ~~XIII~~

**CRITÈRES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS**

→<sub>1</sub> (visés à l'article 16 ~~12~~, paragraphes 1 et 5) ←

---

↓ nouveau

1. Les inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des exigences des conventions internationales et des procédures applicables en matière de contrôle par l'État du port. Ces connaissances et ces compétences dans le domaine du respect des exigences internationales et communautaires doivent être obtenues dans le cadre de programmes de formation documentés, comprenant des examens et des recyclages selon la périodicité prévue à l'article 16.
- 

↓ 95/21/CE (adapté)

~~1. L'inspecteur doit être autorisé par l'autorité compétente de l'État membre à procéder au contrôle par l'État du port.~~

2.  Les inspecteurs doivent au minimum  être titulaires:
- 

↓ nouveau

- a) des titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire, ou l'ayant été, d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, ou
- 

↓ 95/21/CE (adapté)  
⇒ nouveau

b) ~~(e)~~ d'un diplôme ⇒, reconnu par l'autorité compétente, ⇐ d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions, ⇒ ou ⇐

c) d'un diplôme utile de niveau universitaire ou équivalent et avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école.

3. L'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions.

4. Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés  au point 2, a)  ~~aux points a) et b)~~ doivent avoir exercé ~~exercer~~ en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas.

~~et être titulaire:~~

~~a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1 600 TB ou plus (règle II/2 STCW) ou~~

~~b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW (règle III/2 STCW) ou~~

~~e) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.~~

~~Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas,~~

~~soit:~~

~~l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente et~~

~~avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école et~~

~~avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.~~

5. ~~3.~~  Les inspecteurs doivent  ~~L'inspecteur doit~~ pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

4. ~~L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'État du port.~~

6. ~~5.~~ Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un État membre dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port à la date d'adoption de la présente directive.

7. Lorsque, dans un État membre, les inspections visées à l'article 7, paragraphe 5, sont effectuées par des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port, ces inspecteurs doivent posséder les qualifications appropriées, parmi lesquelles une expérience théorique et pratique suffisante dans le domaine de la sûreté maritime. Cela inclut normalement:
- a) une bonne compréhension de la sûreté maritime et de la manière dont celle-ci s'applique aux opérations à contrôler;
  - b) une bonne connaissance des technologies et techniques de sûreté;
  - c) une connaissance des principes, des procédures et des techniques d'inspection;
  - d) une connaissance des opérations à contrôler.

↓nouveau

**ANNEXE XIII**

**Rapport du pilote ou de l'autorité portuaire à l'État du port ou à l'État côtier**

(visé à l'article 17, paragraphe 1)

Date	
Port/position	

Données du navire

Nom	
Numéro OMI	
Indicatif d'appel	
Pavillon	

Défauts

Description	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Données du voyage

Provenance (port/mouillage)		Date	
Destination (port/mouillage)		Date	

Mesures arrêtées par l'autorité compétente

Description	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

*Nom du pilote/du représentant portuaire:*

Autorité compétente:

---

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 24  
(adapté)

**ANNEXE ~~XIV~~ ~~VIII~~**

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

(visées à l'article ~~19~~ ~~15~~, paragraphe 1)

---

↓ nouveau

1. Les États membres publient les informations énumérées aux points 3.1 et 3.2 ci-après sur un site web public dans les 72 heures suivant la clôture de l'inspection, la mainlevée de l'immobilisation ou la décision de refus d'accès.
  2. La Commission publie régulièrement sur un site web les informations relatives aux navires auxquels l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application des articles 10 et 15.
- 

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 24  
(adapté)  
⇒ nouveau

3. ~~1~~ Les informations publiées conformément à l'article 19 ~~15~~, paragraphe 1 comprennent les éléments suivants:
- a) le nom du navire,
  - b) le numéro OMI,
  - c) le type de navire,
  - d) la jauge brute,
  - e) l'année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
  - f) le nom et l'adresse de ⇒ la compagnie ⇐ ~~l'armateur ou de l'exploitant~~ du navire,
  - g) pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affréteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,
  - h) l'État du pavillon,  
~~la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,~~

~~la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,~~

↓ nouveau

- i) les certificats de classification et les certificats réglementaires délivrés conformément aux conventions internationales applicables, ainsi que l'autorité ou l'organisme qui a délivré chacun desdits certificats, y compris leurs dates de délivrance et d'expiration,

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 24  
(adapté)  
⇒ nouveau

~~le port et la date de la dernière inspection renforcée et, le cas échéant, l'indication qu'une immobilisation a été prononcée,~~

- j) le port et la date de la dernière visite ⇒ intermédiaire ou annuelle ⇐ spéciale ⇐ en rapport avec les certificats visés au point j) ci-dessus, ⇐ et le nom de ⇒ l'autorité ou de ⇐ l'organisme qui a effectué la visite,

~~le nombre des immobilisations au cours des 24 derniers mois,~~

- k) ⇒ la date, ⇐ le pays, ~~et~~ le port ⇒ ou mouillage ⇐ d'immobilisation.;

~~la date de levée de l'immobilisation,~~

~~la durée de l'immobilisation, en jours,~~

~~le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,~~

~~la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification,~~

~~si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,~~

~~l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,~~

~~la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté.~~

~~4. II~~ ⇒ En ce qui concerne les navires ayant été immobilisés, les informations publiées conformément à l'article 19 comprennent également ~~⇨ Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 1518, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:~~

~~— le nom du navire,~~

~~— le numéro OMI,~~

~~— le type de navire,~~

~~— la jauge brute,~~

~~— l'année de construction,~~

~~— le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,~~

~~— pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,~~

~~— l'État du pavillon,~~

~~— la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,~~

~~— la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,~~

~~— le pays, le port et la date d'inspection,~~

~~— le nombre et la nature des anomalies, par catégorie d'anomalie.~~

a) le nombre des immobilisations au cours des  ⇒ 36 ⇨ ~~24~~  derniers mois ,

b) la date de levée de l'immobilisation,

c) la durée de l'immobilisation, en jours,

d) les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,

e) l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de l'organisme agréé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,

f) la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche,

g) si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites.

**ANNEXE XV**

**Liste noire des exploitants de navires et des compagnies**

(visée à l'article 20)

La liste noire des exploitants de navires et des compagnies contient le nom et l'adresse:

- des exploitants de navires et des entreprises exploitant un ou plusieurs navires auxquels l'accès a été refusé dans un port d'un État membre au cours des douze derniers mois;
- des exploitants de navires ou des compagnies exploitant une flotte dont plusieurs navires ont été immobilisés dans un port d'un État membre au cours des douze derniers mois;
- des exploitants de navires ou des compagnies dont un navire a été immobilisé plus d'une fois dans un port d'un État membre au cours des douze derniers mois.

↓ 2001/106/CE art. 1, pt. 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

**ANNEXE ~~XVI~~**

**Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre ~~en application de l'article 17~~**

(visées à l'article 22)

1. Chaque année, les États membres fournissent à la Commission les données suivantes, concernant l'année écoulée, pour le 1er juillet au plus tard:

1.1. Nombre d'inspecteurs travaillant pour leur compte dans le cadre du contrôle ~~des navires~~ par l'État du port.

Les informations doivent être transmises à la Commission en suivant le modèle de tableau ci-après <sup>(1)(2)</sup>.

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

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

<sup>(2)</sup> Ces informations sont fournies au plan national et pour chacun des ports de l'État membre considéré. Aux fins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par port un port individuel, ainsi que la zone géographique couverte par un inspecteur, ou une équipe d'inspecteurs, comprenant le cas échéant plusieurs ports individuels. ~~Le même inspecteur peut être amené à intervenir dans plus d'un port ou d'une zone géographique.~~

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

2. Les États membres doivent:

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

~~⇒~~ et ~~⇐~~

- b) ~~soit fournir au système Sirenac les numéros OMI et la date d'arrivée des navires, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, qui sont entrés chaque jour dans leurs ports. Les États membres doivent~~ fournir à la Commission ~~⇒~~ des ~~⇐~~ la listes ~~⇒~~ distinctes indiquant les ~~⇐~~ des services ~~de ferry~~ réguliers ~~⇒~~ de transport de passagers et de marchandises par ferry ~~⇐~~ visés au ~~×~~ points a) ~~et b)~~, au plus tard six mois après la mise en œuvre de la présente directive et, par la suite, à chaque fois que des modifications interviennent dans ces services. ~~⇒~~ La liste contient, pour chaque navire, son numéro OMI, son nom et la liaison qu'il assure. La liste est communiquée sous la forme d'une feuille de calcul établie au moyen d'un tableur, de manière à permettre la consultation et le traitement automatiques des informations visées ci-dessus. ~~⇐~~



## **ANNEXE XVII**

### **Partie A**

#### **Directive abrogée avec ses modifications successives**

(visées à l'article 30)

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

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

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

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

(JO L 19 du 22.1.2002, p. 17)

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

Uniquement l'article 4

## Partie B

### Délais de transposition en droit (visés à l'article 30)

Directive	Délai de transposition
Directive 95/21/CE	30 juin 1996
Directive 98/25/CE	30 juin 1998
Directive 98/42/CE	30 septembre 1998
Directive 1999/97/CE	13 décembre 2000
Directive 2001/106/CE	22 juillet 2003 <sup>1</sup>
Directive 2002/84/CE	23 novembre 2003

---

<sup>1</sup> L'article 3 de la directive 2001/106/CE dispose: «La Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le 22 juillet 2006. Cette évaluation porte, entre autres, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre ainsi que sur le nombre d'inspections effectuées, y compris le nombre d'inspections renforcées obligatoires. La Commission communique les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil et, sur la base de son analyse, détermine s'il est nécessaire de proposer une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.»



## ANNEXE XVIII

### TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 95/21/CE	Présente directive
Article 1er, mots introductifs	Article 1er, mots introductifs
Article 1er, premier tiret	Article 1er, point a)
Article 1er, deuxième tiret	Article 1er, point b)
Article 2, mots introductifs	Article 2, mots introductifs
Article 2, paragraphe 1, mots introductifs	Article 2, paragraphe 1, mots introductifs
Article 2, paragraphe 1, premier tiret	Article 2, paragraphe 1, point a)
Article 2, paragraphe 1, deuxième tiret	Article 2, paragraphe 1, point b)
Article 2, paragraphe 1, troisième tiret	Article 2, paragraphe 1, point c)
Article 2, paragraphe 1, quatrième tiret	Article 2, paragraphe 1, point d)
Article 2, paragraphe 1, cinquième tiret	Article 2, paragraphe 1, point e)
Article 2, paragraphe 1, sixième tiret	Article 2, paragraphe 1, point f)
Article 2, paragraphe 1, septième tiret	Article 2, paragraphe 1, point g)
Article 2, paragraphe 1, huitième tiret	Article 2, paragraphe 1, point h)
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
-	Article 2, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 4
Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 5
-	Article 2, paragraphe 6
Article 2, paragraphe 5	Article 2, paragraphe 7
-	Article 2, paragraphe 8
-	Article 2, paragraphe 9

Article 2, paragraphe 6	Article 2, paragraphe 10
Article 2, paragraphe 7	Article 2, paragraphe 11
Article 2, paragraphe 8	Article 2, paragraphe 12
-	Article 2, paragraphe 13
Article 2, paragraphe 9	Article 2, paragraphe 14
-	Article 2, paragraphe 15
Article 2, paragraphe 10	Article 2, paragraphe 16
-	Article 2, paragraphe 17
-	Article 2, paragraphe 18
-	Article 2, paragraphe 19
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, mots introductifs	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, mots introductifs
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, premier tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, point a)
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, point b)
Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 3, paragraphes 2, 3 et 4	Article 3, paragraphes 2, 3 et 4
-	Article 4, paragraphe 1
Article 4	Article 4, paragraphe 2, premier alinéa
-	Article 4, paragraphe 2, deuxième alinéa
-	Article 5, paragraphes 1, 2 et 3
Article 5, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 4
-	Article 5, paragraphe 5
Article 5, paragraphes 2 à 5	-
-	Article 6
Article 6, paragraphe 1, mots introductifs	Article 7, paragraphe 1, mots introductifs
Article 6, paragraphe 1, point a)	Article 7, paragraphe 1, point a)

-	Article 7, paragraphe 1, point b)
Article 6, paragraphe 1, point b)	Article 7, paragraphe 1, point c)
-	Article 7, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 4	Article 7, paragraphe 5
Article 7, paragraphes 1 et 2	Article 8, paragraphes 1 et 2, premier alinéa
Article 7, paragraphe 3, point a)	-
Article 7, paragraphe 3, point b)	Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 7, paragraphe 4, premier alinéa	Article 8, paragraphe 3, premier alinéa
Article 7, paragraphe 4, deuxième alinéa	-
Article 7, paragraphe 5	Article 8, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 6	-
Article 7 bis, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1
Article 7 bis, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa
-	Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 7 bis, paragraphes 3, 4 et 5	Article 9, paragraphes 3, 4 et 5
Article 7 ter, paragraphes 1 et 2	Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 7 ter, paragraphe 3	-
Article 8	Article 11
-	Article 12
Article 9, paragraphes 1 et 2	Article 13, paragraphes 1 et 2
-	Article 13, paragraphe 3
Article 9, paragraphes 3 à 7	Article 13, paragraphes 4 à 8
-	Article 13, paragraphe 9
Article 9 bis	-

Article 10, paragraphes 1, 2 et 3  
-  
Article 11, paragraphe 1  
-  
Article 11, paragraphe 2  
Article 11, paragraphe 3, premier alinéa  
Article 11, paragraphe 3, deuxième alinéa  
Article 11, paragraphes 4, 5 et 6  
Article 12, paragraphes 1, 2 et 3  
Article 12, paragraphe 4, premier alinéa  
Article 12, paragraphe 4, deuxième alinéa  
-  
Article 13, paragraphe 1  
-  
Article 13, paragraphe 2  
-  
Article 14, paragraphe 1  
Article 14, paragraphe 2, premier alinéa  
-  
Article 14, paragraphe 2, deuxième alinéa  
Article 14, paragraphe 3  
Article 15, paragraphe 1  
Article 15, paragraphes 2, 3 et 4  
Article 15, paragraphe 5  
-  
Article 16, paragraphes 1 et 2  
Article 16, paragraphe 2 bis

Article 14, paragraphes 1, 2 et 3  
Article 14, paragraphe 4  
Article 15, paragraphe 1  
Article 15, paragraphe 2  
Article 15, paragraphe 3, premier alinéa  
-  
Article 15, paragraphe 3, deuxième alinéa  
Article 15, paragraphes 4, 5 et 6  
Article 16, paragraphes 1, 2 et 3  
Article 16, paragraphe 4, premier alinéa  
-  
Article 16, paragraphes 5, 6 et 7  
Article 17, paragraphe 1, premier alinéa  
Article 17, paragraphe 1, deuxième alinéa  
Article 17, paragraphe 2  
Article 17, paragraphe 3  
Article 18, paragraphe 1  
Article 18, paragraphe 2, premier alinéa  
Article 18, paragraphe 2, deuxième alinéa  
Article 18, paragraphe 2, troisième alinéa  
Article 18, paragraphe 3  
Article 19, paragraphe 1  
-  
Article 19, paragraphe 2  
Article 20  
Article 21, paragraphes 1 et 2  
Article 21, paragraphe 3

Article 16, paragraphe 3	Article 21, paragraphe 4
Article 17	Article 22, paragraphe 1
-	Article 22, paragraphe 2
-	Article 23
Article 18	Article 24
Article 19	Article 25
-	Article 26
Article 19 bis	Article 27
Article 3 de la directive 2001/106/CE	Article 28
Article 20	Article 29
-	Article 30
Article 21	Article 31
Article 22	Article 32
Annexe I	Annexe I
-	Annexe II
-	Annexe III
Annexe II	Annexe IV
Annexe III	Annexe V
Annexe IV	Annexe VI
-	Annexe VII
Annexe V	Annexe VIII
Annexe VI	Annexe XI
Annexe VII	Annexe XII
Annexe VIII	Annexe XIV
Annexe IX	Annexe X
Annexe X	Annexe XVI
Annexe XI	Annexe IX

Annexe XII

-

-

-

-

-

Annexe XIII

Annexe XV

Annexe XVII

Annexe XVIII

## FICHE FINANCIERE LEGISLATIVE

### 1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle des navires par l'État du port.

### 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 <sup>1</sup> / CND <sup>2</sup>	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°
	DO/DNO	CD/CN D	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°

---

<sup>1</sup> Crédits dissociés.

<sup>2</sup> 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<sup>ème</sup> décimale)

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

##### Dépenses opérationnelles<sup>3</sup>

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

##### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>4</sup>

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

##### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

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

##### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>5</sup>

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

<sup>3</sup> Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

<sup>4</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du Titre xx.

<sup>5</sup> 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<sup>ème</sup> décimale)

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

### 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 interinstitutionnel<sup>6</sup> (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<sup>ère</sup> décimale)

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

<sup>6</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

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

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

(Gestion par le personnel existant).

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

**5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS**

**5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme**

L'objectif du contrôle par l'Etat du port est de vérifier, au travers d'inspections effectuées dans les ports d'un Etat par des autorités compétentes, que les navires tiers y faisant escale se conforment aux conventions internationales applicables et ne posent pas de risques à la sécurité maritime, à l'environnement marin et aux conditions de vie et de travail à bord

Il est impératif aujourd'hui de clarifier, de simplifier et d'améliorer le corpus législatif communautaire en matière de contrôle par l'Etat du port. Cet objectif est à la fois une nécessité juridique, pour tenir compte des évolutions en droit international, communautaire et au sein du mémorandum de Paris, ainsi que des conséquences de l'extension des règles du contrôle par l'Etat du port à de nouveaux Etats membres, et un impératif politique pour tenir compte des nouvelles orientations de la politique de l'Union européenne résultant de la stratégie de Lisbonne et de l'amélioration de l'environnement réglementaire de l'Union européenne.

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

L'action isolée des Etats membres est par nature incompatible avec les objectifs du contrôle par l'Etat du port, qui vise à assurer dans une même région géographique, une action harmonisée pour la mise en œuvre des contrôles à bord des navires. En outre, l'un des objectifs d'une action au plan régional est de réduire les coûts et d'optimiser par une action coordonnée les ressources nécessaires à un contrôle efficace des navires. L'application moins rigoureuse du contrôle par l'Etat du port dans un Etat membre entraînerait des risques accrus pour la sécurité et le risque de voir se développer des ports de complaisance créant ainsi une distorsion de concurrence inacceptable au sein de la Communauté.

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

La modification de la directive 95/21/CE sur le contrôle par l'Etat du port proposée par la Commission s'articule autour des éléments suivants :

- une refonte de la directive 95/21/CE et de ses nombreux amendements en un seul texte consolidé

- la mise en œuvre des demandes politiques effectuées par le Parlement européen, le Conseil et par la Commission après l'accident du PRESTIGE pour renforcer la sécurité maritime ;
- la mise à jour de plusieurs dispositions de la directive, à la lumière des évolutions des conventions et accords internationaux et de la législation communautaire ;
- la mise en place de mesures destinées à améliorer l'application de la directive et le suivi de son application, notamment par une coopération et un échange d'informations accrues ;
- le renforcement de certaines dispositions existantes, visant en particulier à sanctionner plus sévèrement les navires sous-normes : il s'agit en particulier de l'extension et du renforcement du refus d'accès pour immobilisation multiple ;
- quelques dispositions visant à alléger les inspections pour les navires de qualité,
- la mise en place des principes d'un nouveau régime d'inspections, à la lumière notamment des limites rencontrées par le régime actuel.

#### 5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la (les) modalité(s)<sup>8</sup> de mise en œuvre choisie(s).

*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 contient une disposition exigeant la communication par les Etats membres des mesures nationales d'exécution (MNE) à adopter en vue de transposer les directives en droit national.

---

<sup>8</sup> Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

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.

L'Agence européenne de sécurité maritime contribuera au suivi de la mise en œuvre de la directive par les Etats membres.

## **6.1. Évaluation:**

### *6.1.1. Évaluation ex-ante*

La Commission a concentré l'analyse d'impact sur les principales mesures introduites dans la directive qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les opérateurs et les administrations maritimes, afin d'évaluer plus particulièrement si les mesures introduites conduiront à accroître le nombre de navires affectés par lesdites mesures.

Les impacts sur les différents acteurs concernés sont les suivants :

- les organes de l'UE : La proposition renforce les dispositions actuelles en matière de publication (listes noires) et de suivi de la mise en œuvre de la directive. Dans la pratique l'EMSA se verra confier ces tâches d'exécution.
- les administrations maritimes en charge du contrôle par l'Etat du port : Dans l'attente de l'éventuelle mise en place du nouveau régime d'inspection, la présente proposition n'apporte pas de bouleversement notable aux activités des administrations en charge du contrôle par l'Etat du port.
- les autorités portuaires : La contribution des autorités portuaires au meilleur fonctionnement du contrôle par l'Etat du port sera accrue, en particulier l'échange d'informations entre les ports et les centres d'inspection. Ces mesures d'ordre administratif et logistique pourront induire localement des coûts supplémentaires pour les autorités portuaires mais sont nécessaires pour assurer la pleine et efficace application de la directive.
- les services de pilotage : La mesure proposée répond directement à une demande explicite formulée par le Conseil des ministres Transport après l'accident du PRESTIGE. Son impact quantitatif sur le nombre de navires signalés est impossible à fournir.
- les opérateurs de navires : D'une manière générale, la proposition améliore la compétitivité des opérateurs de navires de qualité (moins d'inspections, amélioration de la planification des escales, accroissement de la compétence professionnelle des inspecteurs et donc diminution des risques de décisions abusives ou infondées).
- les gens de mer : Les dispositions nouvelles garantiront un meilleur suivi des plaintes relatives aux conditions de vie et de travail à bord.

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.*

Sans objet

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<sup>ème</sup> décimale)*

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations / outputs)	Type de réalisation /output	Coût moyen	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												
OBJECTIF OPERATIONNEL n°1 <sup>9</sup> ...																
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																
<b>COÛT TOTAL</b>																

<sup>9</sup> 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 ( <b>nombre de postes/FTE</b> )					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>10</sup> (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 <sup>11</sup> par art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs financés <sup>12</sup> par art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2 Description des tâches découlant de l'action : taches

La modification du système communautaire du contrôle par l'Etat du port élargie la compétence Communautaire dans le domaine de la sécurité maritime. Un renforcement des ressources humaines – estimé à ½ fonctionnaires A – est nécessaire pour assurer un suivi correct de la mise en œuvre de la Directive.

### 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

<sup>10</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>11</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>12</sup> 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<sup>ème</sup> 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
<b>1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)</b>							0
Agences exécutives <sup>13</sup>							0
Autre assistance technique et administrative							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Total assistance technique et administrative</b>							0

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

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> 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
<b>Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

$$(108\ 000\ € * 0.5 = 54\ 000\ €)$$

Calcul - *Personnel financé par article XX 01 02*

*Sans objet*

<sup>13</sup> 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 <sup>14</sup>	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
<b>2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Autres dépenses de nature administrative</b> (préciser en indiquant la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	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

<sup>14</sup> Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.