Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/3099

16.12.2024

DIRECTIVE (UE) 2024/3099 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 27 novembre 2024

modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]) établit des règles relatives au système d'inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port, en vertu duquel les navires susceptibles d'être soumis à un contrôle qui font escale dans les ports de l'Union sont inspectés afin de vérifier si les compétences de l'équipage présent à leur bord ainsi que leur état et leur équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la protection du milieu marin et aux conditions de vie et de travail à bord des navires de tous pavillons.

(2) La directive 2009/16/CE se fonde sur l'accord volontaire préexistant constitué par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après dénommé «mémorandum d'entente de Paris»), signé le 26 janvier 1982, ainsi que sur les notions de partage de la charge des inspections, de ciblage des navires à inspecter en fonction des risques, d'harmonisation des inspections et de partage des résultats d'inspection.

(3) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/16/CE, l'environnement réglementaire international, en particulier le mémorandum d'entente de Paris et l'Organisation maritime internationale (OMI), et les technologies ont évolué. Ces changements, ainsi que l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE, devraient être pris en considération.

(4) Plusieurs conventions internationales ont été ratifiées par les États membres et sont entrées en vigueur depuis 2011. Il s'agit de la convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires adoptée le 13 février 2004 (ci-après dénommée «convention BWM») et de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves adoptée le 18 mai 2007 (ci-après dénommée «convention de Nairobi»). Ces conventions internationales devraient donc être incluses dans la liste des conventions couvertes par la directive 2009/16/CE, afin de permettre leur application dans le cadre du système de contrôle par l'État du port.

(5) Afin de permettre la mise en place d'un système de contrôle par l'État du port actualisé et harmonisé, il est nécessaire de disposer d'un moyen plus rapide de mettre à jour la liste des conventions internationales appliquées dans le cadre du contrôle par l'État du port sans qu'il soit nécessaire de modifier la directive 2009/16/CE dans son intégralité. Par conséquent, une fois qu'un niveau convenu de ratification est atteint pour une convention internationale, entraînant ainsi son entrée en vigueur, et à la suite de son adoption par les États signataires du mémorandum d'entente de Paris en tant qu'instrument pertinent, la liste des conventions visées dans la directive 2009/16/CE devrait être mise à jour par la Commission.

([1]) JO C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Position du Parlement européen du 10 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 18 novembre 2024.
([3]) Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

(6) La convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée le 15 mai 2009 (ci-après dénommée «convention de Hong Kong»), entrera en vigueur le 26 juin 2025. La directive 2009/16/CE devrait prévoir la mise en application de ladite convention.

(7) Les accords et conventions internationaux dans le domaine de la pêche, tels que l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommé «accord du Cap»), la convention (n° 188) de l'Organisation internationale du travail de 2007 sur le travail dans la pêche et la convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) peuvent améliorer la sécurité des navires de pêche et les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord et créer des conditions de concurrence plus équitables au niveau international dans ce secteur.

(8) En raison de leur petite taille, les navires de pêche de l'Union exercent, pour la plupart, leurs activités dans les eaux territoriales et il est improbable qu'ils fassent l'objet d'une inspection dans des ports étrangers. Cela signifie qu'en général, seuls les grands navires de pêche d'une longueur, telle qu'elle est définie dans l'accord du Cap, égale ou supérieure à 24 mètres, qui sont par ailleurs les navires de pêche les plus souvent soumis aux conventions internationales, sont susceptibles de pénétrer dans les eaux internationales et de faire escale dans des ports situés dans des pays autres que celui où ils sont immatriculés, et donc de faire l'objet d'une inspection au titre du contrôle par l'État du port. La majorité des conventions internationales applicables aux grands navires de pêche étant différentes de celles qui sont actuellement appliquées dans le cadre du contrôle par l'État du port, et afin d'éviter des répercussions indésirables sur le système actuel de contrôle par l'État du port, un système parallèle et distinct de contrôle par l'État du port devrait être mis en place pour les navires de pêche.

(9) Toutefois, en raison des habitudes de pêche, ces grands navires de pêche ne se rendent pas dans tous les États membres. Par conséquent, afin d'offrir une certaine souplesse dans la manière dont les normes sont élaborées dans le cadre du contrôle par l'État du port, un système volontaire parallèle et distinct du régime actuel de contrôle par l'État du port devrait être mis en place pour les États membres qui souhaitent procéder à ce type d'inspections. Un tel système de contrôle par l'État du port applicable aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peut donc être élaboré de manière organique par les États membres, les États signataires du mémorandum d'entente de Paris et la Commission sans être intégré à l'actuel mémorandum d'entente de Paris, afin de renforcer la coopération en matière de contrôle par l'État du port dans les ports de l'Union qui accueillent de tels navires et d'accroître la sécurité dans le secteur de la pêche, y compris la santé et la sécurité des pêcheurs à bord. À cette fin, il convient de mettre au point un module distinct pour la base de données des inspections existante. Un tel système volontaire pourrait aider les États membres dans le cadre de la procédure de ratification de l'accord du Cap et préparer son entrée en vigueur, comme l'autorise la décision 2014/195/UE du Conseil ([4]), afin d'établir les normes les plus élevées possible pour la sécurité des grands navires de pêche.

(10) Le mécanisme de la «juste part» prévoit une répartition de la charge des inspections entre les États signataires du mémorandum d'entente de Paris. Chaque État signataire se voit attribuer un certain nombre d'inspections. Ce nombre constitue ses obligations en matière d'inspection ou sa «juste part», dont il doit s'acquitter chaque année. La probabilité pour un navire d'être soumis à une inspection est principalement déterminée par la durée écoulée depuis sa dernière inspection, par rapport à son profil de risque, qui détermine les intervalles entre les inspections ainsi que la portée des inspections.

(11) Les États membres devraient être autorisés à ne pas effectuer un nombre déterminé d'inspections «prioritaires» sans que cela ait une incidence sur le respect de leurs obligations en matière d'inspection. Pour certains États membres, le nombre de navires prioritaires faisant effectivement escale dans leurs ports au cours d'une année donnée peut être supérieur ou inférieur au nombre d'inspections qu'ils sont tenus d'effectuer. Eu égard au manque de souplesse d'une méthode différente permettant à ces États membres (auxquels est imposé un nombre d'inspections trop élevé ou trop faible) de s'acquitter de l'obligation d'effectuer leur juste part d'inspections, il est nécessaire d'aligner les dispositions concernées sur celles du mémorandum d'entente de Paris.

(12) Les États membres sont également autorisés à reporter les inspections de navires dans certaines circonstances, pour autant que le navire soit inspecté dans le port d'escale suivant ou dans un délai de quinze jours. Cette possibilité devrait être adaptée de manière que tous les États membres aient la possibilité d'y avoir recours. Certaines catégories de navires perçus comme présentant un risque plus élevé et étant donc susceptibles de faire l'objet d'une inspection renforcée doivent notifier leur heure d'arrivée prévue dans un port 72 heures avant leur arrivée. Toutefois, après quelques années, il a été conclu que cette obligation était trop contraignante pour les exploitants et n'apportait aucune valeur ajoutée, en ce que les informations relatives à l'heure d'arrivée prévue sont déjà plus facilement disponibles pour les autorités nationales dans la base de données THETIS. Cette obligation de notification préalable à l'arrivée a donc été supprimée dans le mémorandum d'entente de Paris et il convient dès lors d'aligner la directive 2009/16/CE en conséquence.

([4]) Décision 2014/195/UE du Conseil du 17 février 2014 autorisant les États membres à signer ou ratifier l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, ou à y adhérer (JO L 106 du 9.4.2014, p. 4).

(13) Dans des circonstances normales, les inspections de navires de «priorité II» ne sont pas obligatoires, mais facultatives. Toutefois, les États membres qui ne reçoivent pas un nombre de navires faisant escale susceptibles d'être soumis à une inspection suffisant pour respecter leurs obligations annuelles en matière d'inspection doivent inspecter les navires de «priorité II» afin de respecter leurs obligations annuelles. Étant donné que, pour ces États membres, ces inspections deviennent de fait des inspections obligatoires, une plus grande souplesse pourrait être nécessaire en ce qui concerne l'inspection des navires de «priorité II», en particulier pour ces États membres. Par conséquent, il devrait être possible pour ces États membres de reporter ces inspections à condition qu'ils justifient un tel report.

(14) Si une inspection n'est pas effectuée en raison de circonstances extraordinaires et imprévues rendant impossible la réalisation de l'inspection, telles qu'une catastrophe naturelle, une pandémie, une urgence de santé publique ou un attentat terroriste, il convient de ne pas la comptabiliser comme une inspection non effectuée. Ces circonstances devraient être dûment justifiées et communiquées à la Commission.

(15) Ces dix dernières années, malgré l'augmentation du nombre de navires faisant escale dans les ports de l'Union, y compris pour le transport maritime de marchandises sur de courtes distances effectué entre les principaux ports des États membres et les ports situés en Europe géographique ou dans des pays non européens riverains de la Méditerranée et de la mer Noire, le profil de sécurité des navires faisant escale dans les ports de l'Union s'est amélioré. Les inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port sont de plus en plus souvent réalisées afin de faire respecter le droit environnemental, notamment en ce qui concerne les émissions de soufre ou le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. À cet égard, l'Union, conformément à ses engagements en matière de protection du milieu marin, devrait continuer à jouer son rôle de chef de file dans un secteur qui est réglementé au niveau tant européen qu'international. Toutefois, le profil de risque des navires conçu avant 2009 répondait à des priorités différentes et n'est pas entièrement adapté à la concentration des activités d'inspection sur les navires les moins performants sur le plan environnemental. Dès lors, le profil de risque des navires devrait être mis à jour afin de tenir compte des questions environnementales en accordant une plus grande importance à la performance environnementale des navires.

(16) Après que l'OMI a achevé la révision de son indicateur d'intensité carbone (CII), la Commission devrait évaluer l'adéquation dudit CII en tant que paramètre environnemental utilisé pour déterminer le profil de risque d'un navire au titre de la directive 2009/16/CE et envisager de présenter une proposition législative, s'il y a lieu.

(17) Une nouvelle méthode a été adoptée en vertu du mémorandum d'entente de Paris en 2019, établissant des listes d'États du pavillon dont la performance est élevée, moyenne et faible, en lieu et place des listes blanche, grise et noire d'États du pavillon. Lors de l'adoption des actes d'exécution pertinents, il convient d'accorder une attention particulière à cette méthode, qui établit une classification des États du pavillon. La mise en œuvre de cette méthode, en application de la présente directive, devrait garantir l'équité, notamment dans le traitement des États du pavillon dont la flotte est réduite.

(18) Étant donné que les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port ont besoin de temps pour préparer et effectuer les inspections, il importe de veiller à ce qu'ils disposent de suffisamment de temps. Cela est particulièrement important dans le cas des inspections renforcées et des inspections de navires rouliers à passagers en service régulier lorsque l'exploitation du navire peut être envisagée.

(19) En raison de leur portée, les inspections renforcées devraient être effectuées par au moins deux inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port. Lorsque cela n'est pas possible pour des raisons objectives, telles que les spécificités du port (personnel limité, problèmes d'accessibilité), parce que le préavis d'arrivée était trop court ou parce que l'inspection renforcée devient nécessaire en raison de facteurs imprévus ou prépondérants, il convient de dûment consigner ces raisons.

(20) La numérisation constitue un aspect essentiel du progrès technologique dans le domaine de la collecte et de la communication des données en vue de contribuer à la réduction des coûts et de faire un usage efficace des ressources humaines. Le nombre de navires actuellement munis de certificats électroniques est en augmentation et devrait continuer d'augmenter. Dès lors, il convient d'améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port en recourant davantage aux certificats électroniques, afin de faire en sorte que les inspections soient plus axées sur les navires et mieux préparées.

(21) Le contrôle par l'État du port s'est compliqué à mesure que de nouvelles exigences en matière d'inspection ont été ajoutées, soit par le droit de l'Union, soit par l'OMI, ce qui témoigne des liens étroits entre la santé, la sécurité, la sûreté et les considérations sociales. Il est donc nécessaire de veiller au perfectionnement et à la reconversion professionnels des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port et d'actualiser leur formation en continu. Cela permettra aux autorités compétentes des États du port de vérifier le respect des conventions internationales applicables en matière de sécurité et de sûreté maritimes, de protection du milieu marin et de conditions de vie et de travail à bord, en ce qui concerne les navires faisant escale dans leurs ports. Dans l'exercice de ces activités de

contrôle, l'État du port ne doit pas interférer avec les compétences de l'État du pavillon, telles qu'elles sont définies dans la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil ([5]).

(22) Les administrations des États membres chargées de l'État du pavillon sont tenues, en conformité avec la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil ([6]), de disposer d'un système de gestion de la qualité afin d'aider les États membres à améliorer encore leurs performances en tant qu'États du pavillon et de garantir une égalité de traitement entre les administrations. Une exigence similaire pour les administrations chargées du contrôle par l'État du port devrait permettre aux États membres de certifier que l'organisation de ces administrations, ainsi que leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont appropriés pour atteindre les objectifs de la présente directive. Afin de veiller à ce que les États membres disposent de suffisamment de temps pour mettre en œuvre cette exigence, il convient d'aligner la certification de ce système de gestion de la qualité sur l'intervalle d'audit habituel pour le système qui existe déjà au titre de la directive 2009/21/CE.

(23) Afin de permettre que l'application de la directive 2009/16/CE soit actualisée pour que les États membres puissent s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du droit international conformément à ladite directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la mise à jour de la liste des conventions relevant du champ d'application de la directive 2009/16/CE et la modification de la liste des procédures et des lignes directrices relatives au contrôle par l'État du port adoptée en vertu du mémorandum d'entente de Paris. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([7]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(24) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions de la directive 2009/16/CE concernant la liste des conventions relevant de son champ d'application, les conditions d'application de l'annexe VII relative aux inspections renforcées, l'ensemble uniforme de lignes directrices et de procédures en matière de sûreté et de sécurité, ainsi que les exigences relatives aux certificats électroniques, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([8]).

(25) Compte tenu de la durée du cycle complet des visites effectuées dans les États membres par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) afin de contrôler la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de ladite directive pour la première fois au plus tard cinq ans après la date de transposition de la présente directive modificative et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation. Les évaluations suivantes devraient avoir lieu tous les cinq ans.

(26) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, en raison du caractère international des transports maritimes, mais peuvent en raison de l'effet de réseau résultant de l'action commune des États membres l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(27) Afin de ne pas imposer de charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés, une règle de minimis devrait permettre à ces États membres de déroger à l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive, à condition de remplir certains critères.

(28) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/16/CE en conséquence,

([5]) Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006 (JO L 329 du 10.12.2013, p. 1).

([6]) Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (JO L 131 du 28.5.2009, p. 132).

([7]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

([8]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2, premier alinéa, est modifié comme suit:

a) le point 1) est modifié comme suit:

i) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée "convention STCW");»;

ii) les points suivants sont ajoutés:

«l) la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004 (ci-après dénommée "convention BWM");

m) la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 (ci-après dénommée "convention de Nairobi");

n) la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires de 2009 (ci-après dénommée "convention de Hong Kong").»;

b) le point 3) est supprimé;

c) le point suivant est inséré:

«8 *bis*) "inspection", une vérification de l'état du navire, de son équipement et de son équipage, fondée sur les conventions applicables et effectuée par un inspecteur. L'inspection ne constitue pas une visite préalable à la délivrance, à l'approbation ou au renouvellement de certificats réglementaires, et le rapport d'inspection en résultant remis au capitaine du navire ne constitue pas un certificat;»;

d) les points 11), 12) et 13) sont remplacés par le texte suivant:

«11) "inspection initiale", une inspection effectuée à bord d'un navire par un inspecteur, comprenant au moins les contrôles prescrits en vertu de l'article 13, point 1);

12) "inspection détaillée", une inspection portant sur les éléments d'une inspection initiale et par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l'article 13, point 3), pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;

13) "inspection renforcée", une inspection portant au moins sur les points énumérés à l'annexe VII et les éléments d'une inspection initiale. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est clairement justifié conformément à l'article 13, point 3);»;

e) le point 20) est remplacé par le texte suivant:

«20) "certificat réglementaire", un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions applicables;».

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«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. Ce navire est soumis à une inspection détaillée, conformément aux procédures mises en place en vertu du mémorandum d'entente de Paris. Toutefois, un navire battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la CLC 92, à la convention "Hydrocarbures de soute" de

2001 ou à la convention de Nairobi n'est pas automatiquement soumis à une inspection détaillée si ce navire dispose du certificat pertinent délivré par un État partie à ces conventions et si l'inspecteur effectuant l'inspection décide qu'une inspection détaillée n'est pas nécessaire. Cette décision et ses motifs sont enregistrés dans la base de données des inspections.

4. Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres, 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. Aux fins de la présente directive, la longueur d'un navire de pêche est déterminée conformément à l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«4 *bis*. Dans le cadre du contrôle par l'État du port, les États membres peuvent procéder à des inspections sur les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. La Commission, en coopération avec les signataires du mémorandum d'entente de Paris, peut adopter des lignes directrices établissant les dispositions détaillées relatives à un régime de contrôle par l'État du port spécifique parallèle et distinct pour ces navires de pêche.».

3) À l'article 5, le paragraphe suivant est inséré:

«2 *bis*. Lorsqu'un État membre a dépassé de 20 % ou plus ses obligations annuelles en matière d'inspection, les inspections qu'il effectue sur les navires ne sont pas prises en considération lors du calcul des obligations annuelles en matière d'inspection qui incombent aux parties au mémorandum d'entente de Paris.».

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

«*Article 6*

Dispositions détaillées concernant le respect des obligations en matière d'inspection

1. Un État membre qui n'effectue pas les inspections requises au titre de l'article 5, paragraphe 2, point a), est néanmoins considéré comme respectant cette exigence si les inspections non effectuées n'excèdent pas 10 % du nombre total de navires de "priorité I" faisant escale dans ses ports et mouillages, indépendamment de leur profil de risque.

2. Nonobstant le pourcentage d'inspections non effectuées visé au paragraphe 1, les États membres inspectent en priorité les navires qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union.

3. Nonobstant le pourcentage d'inspections non effectuées visé au paragraphe 1, pour les navires de "priorité I" faisant escale au mouillage, les États membres inspectent en priorité les navires présentant un profil de risque élevé qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union.».

5) À l'article 7, le titre et les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 7*

Dispositions détaillées pour des obligations équilibrées en matière d'inspection dans l'ensemble de l'Union

1. Un État membre dans lequel le nombre total d'escales de navires de "priorité I" est supérieur à la part d'inspection visée à l'article 5, paragraphe 2, point b), est réputé respecter ses obligations annuelles en matière d'inspection si le nombre d'inspections effectuées par cet État membre correspond au moins à sa part d'inspection telle que visée à l'article 5, paragraphe 2, point b), et si les inspections non effectuées par cet État membre n'excèdent pas 40 % du nombre total de navires de "priorité I" faisant escale dans ses ports et mouillages.

2. Un État membre dans lequel le nombre total d'escales de navires de "priorité I" et de "priorité II" est inférieur à 150 % de la part d'inspection visée à l'article 5, paragraphe 2, point b), est néanmoins réputé respecter ses obligations annuelles en matière d'inspection s'il inspecte deux tiers du nombre total de navires de "priorité I" et de "priorité II" faisant escale dans ses ports et mouillages.».

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Un État membre peut décider de reporter l'inspection d'un navire de "priorité I" ou de "priorité II" dans l'une ou l'autre des circonstances exposées ci-dessous:

a) si l'inspection pourrait être effectuée lors de toute escale ultérieure du navire dans le même État membre dans un délai de quinze jours à compter de l'heure réelle de départ, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port situé au sein de l'Union ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, à l'exception de tout port de l'État du pavillon du navire;

b) si l'inspection pourrait être effectuée dans un autre port d'escale dans l'Union ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours à compter de l'heure réelle de départ, pour autant que l'État dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à réaliser l'inspection; ou

c) si l'inspection d'un navire, y compris des navires rouliers à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier, pourrait être effectuée dans le même port d'escale dans un délai de quinze jours à compter de l'heure réelle de départ.

Lorsqu'un État membre décide de reporter une inspection en vertu du premier alinéa, cette inspection reportée n'est pas comptabilisée en ce qui concerne le respect par cet État membre de ses obligations annuelles en matière d'inspection visées aux articles 6 et 7 si elle est enregistrée en tant que telle dans la base de données des inspections.

2. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, une inspection n'est pas réalisée sur un navire de "priorité I" ou de "priorité II", elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et que l'une ou l'autre des circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous s'applique:

a) l'autorité compétente estime que l'inspection présenterait un risque pour la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, pour le port ou pour le milieu marin;

b) l'escale du navire dans le port a lieu uniquement pendant la période nocturne; ou

c) la durée de l'escale du navire est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante.

Lorsque les circonstances visées au point b) s'appliquent, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.

3. Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée si:

a) le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai de quinze jours à compter de l'heure réelle d'arrivée;

b) le navire fait uniquement escale pendant la période nocturne ou que la durée de cette escale est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou

c) l'autorité compétente estime que l'inspection présenterait un risque pour la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, pour le port ou pour le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Si une inspection n'est pas effectuée en raison de circonstances extraordinaires et imprévues, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, et la raison de ne pas effectuer l'inspection est enregistrée dans la base de données des inspections. Ces circonstances sont dûment justifiées et communiquées à la Commission.».

7) L'article 9 est supprimé.

8) À l'article 10, les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

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

a) Paramètres génériques

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

b) Paramètres historiques

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

c) Paramètres environnementaux

Les paramètres environnementaux sont fondés sur le nombre d'anomalies liées à Marpol 73/78, à l'AFS 2001, à la convention BWM, à la CLC 92, à la convention "Hydrocarbures de soute" de 2001, à la convention de Nairobi et à la convention de Hong Kong, conformément à l'annexe I, partie I, point 3, et à l'annexe II.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant la méthode d'examen des paramètres de risque génériques concernant en particulier le critère relatif à l'État du pavillon et le critère relatif au respect des normes par les compagnies, adoptés en vertu du mémorandum d'entente de Paris en 2019 établissant la liste des pays dont la performance est élevée, moyenne ou faible. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.».

9) L'article 13 est modifié comme suit:

a) au premier alinéa, le point 1) c) est remplacé par le texte suivant:

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

b) le paragraphe 2 est supprimé.

10) L'article 14 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

a) les navires qui présentent un profil de risque élevé;

b) les navires à passagers, les vraquiers, les pétroliers et les navires-citernes pour gaz, substances nuisibles liquides (NLS) ou produits chimiques, de plus de douze ans;

c) les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les vraquiers, les pétroliers et les navires-citernes pour gaz, NLS ou produits chimiques, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent;

d) les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès prise conformément à l'article 16 et à l'article 21, paragraphe 4.»;

b) le paragraphe 3 est supprimé;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Une inspection renforcée est effectuée, dans la mesure du possible, par au moins deux inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port. Si cela n'est pas possible, les raisons sont dûment consignées dans la base de données des inspections. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées pour assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de l'annexe VII. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.».

11) L'article 14 *bis* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'article 11, point a), et l'article 14 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier qui sont inspectés en vertu du présent article.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«4 *bis*. L'exploitant ou le capitaine du navire veille à ce que le programme des opérations prévoie suffisamment de temps pour que les inspections prévues aux points 1.1 et 2. a) de l'annexe XVII soient menées.».

12) L'article 16 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 à 4 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Un État membre refuse l'accès à ses ports et mouillages à tout navire qui:

a) bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est faible, adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris; ou

b) bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est élevée ou moyenne, adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 24 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le premier alinéa du présent paragraphe ne s'applique pas aux situations visées à l'article 21, paragraphe 6.

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

2. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de cette mesure et pour autant que les conditions énumérées à l'annexe VIII, points 3 à 6, soient réunies.

Si le navire fait l'objet d'une deuxième mesure de refus d'accès, ladite mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de douze mois.

3. Toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage de l'Union. Cette troisième mesure de refus d'accès peut être levée au terme d'un délai de 24 mois à compter de la date de la mesure et uniquement si:

a) le navire bat le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation ne figure ni sur la liste des pays dont la performance est faible ni sur la liste des pays dont la performance est moyenne;

b) les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil (*);

c) le navire est géré par une compagnie dont le niveau de performance est élevé, conformément à l'annexe I, partie I, point 1; et

d) les conditions énumérées à l'annexe VIII, points 3 à 6, sont réunies.

Tout navire ne satisfaisant pas aux critères énumérés au premier alinéa, après un délai de 24 mois à compter de la date de la mesure de refus d'accès, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union.

4. Toute immobilisation subséquente, après un troisième refus d'accès, dans un port ou mouillage de l'Union, d'un navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est moyenne ou faible se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union.

(*) Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).»;

b) les paragraphes suivants sont insérés:

«4 *bis*. Un navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est élevée, qui s'est vu refuser l'accès trois fois ou plus et qui est immobilisé dans un port ou mouillage de l'Union au moment de sa première inspection dans l'Union depuis le troisième refus d'accès ou tout refus d'accès subséquent:

a) se voit refuser l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union pendant une période de 24 mois si les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés en vertu du règlement (CE) nº 391/2009;

b) se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union si les certificats réglementaires et de classification du navire ne sont pas délivrés par un ou des organismes agréés en vertu du règlement (CE) nº 391/2009.

4 *ter*. Les périodes de refus d'accès pour immobilisation multiple sont prolongées de douze mois dans les cas où une mesure de refus d'accès conformément à l'article 21, paragraphe 4, s'applique.».

13) À l'article 17, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À l'issue d'une inspection, l'inspecteur rédige un rapport d'inspection conformément à l'annexe IX. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.».

14) À l'article 19, paragraphe 4, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

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

(*) Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).».

15) À l'article 20, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou le représentant du propriétaire ou de l'exploitant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre toute immobilisation ou tout refus d'accès par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.».

16) L'article 21 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent des mesures pour que l'accès à tout port ou mouillage de l'Union soit refusé aux navires visés au paragraphe 1 du présent article, et aux navires immobilisés visés à l'article 19, paragraphe 2, qui:

a) prennent la mer sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection; ou

b) sont autorisés à prendre la mer à condition qu'ils se conforment aux dispositions applicables des conventions en se présentant ultérieurement dans le chantier de réparation indiqué en application du paragraphe 1 du présent article, mais ne s'y présentent pas.

La mesure de refus d'accès prend effet à compter de sa date d'adoption. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de douze mois à compter de la date de cette mesure et pour autant que les conditions énumérées à l'annexe VIII, points 3 à 6, soient réunies.»;

b) les paragraphes 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

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

Dans les cas visés au paragraphe 4, premier alinéa, point b), l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se situe le chantier de réparation informe l'autorité de l'État membre dans lequel les anomalies ont été constatées de l'arrivée du navire. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies apprend que le navire ne s'est pas présenté dans ledit chantier de réparation, elle alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Dans les cas visés au paragraphe 4, premier alinéa, point b), et si le chantier de réparation indiqué en application du paragraphe 1 ne se situe pas dans un État membre et que l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies apprend que le navire ne s'est pas présenté dans ledit chantier de réparation, elle alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Avant de refuser l'accès à un navire, l'État membre peut demander des consultations avec l'administration de l'État du pavillon du navire concerné.

6. Par dérogation au paragraphe 4, l'accès d'un navire visé audit paragraphe à un port ou à un mouillage déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'État du port en cas de force majeure ou pour raison de sécurité impérative, pour supprimer ou réduire au minimum le risque de pollution ou pour corriger les anomalies conformément au paragraphe 1, à condition que le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire ait mis en œuvre des mesures adéquates pour assurer que le navire concerné puisse entrer dans le port ou le mouillage en toute sécurité, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre.».

17) À l'article 22, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. En coopération avec les États membres et les États signataires du mémorandum d'entente de Paris, et sur la base des connaissances et de l'expérience acquises au niveau des États membres dans l'Union et dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, la Commission élabore un programme de formation professionnel pour soutenir la formation et l'évaluation des compétences, par les États membres, des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port afin de compléter la politique de formation du mémorandum d'entente de Paris, en vue d'harmoniser les pratiques relatives au contrôle par l'État du port.

En coopération avec les États membres et les États signataires du mémorandum d'entente de Paris, la Commission recense, de manière régulière, les nouveaux besoins en matière de formation et y répond, en apportant une contribution pour la modification du cursus, des plans de formation ainsi que du contenu du programme de formation des inspecteurs, en particulier en ce qui concerne les nouveaux défis en matière de sécurité maritime liés aux questions environnementales, sociales et de travail et aux nouvelles technologies, ainsi qu'en apportant une contribution pour ce qui est des obligations supplémentaires découlant des instruments concernés.».

18) À l'article 23, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

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

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

19) À l'article 24, les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

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

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

Dans un délai de 72 heures, les États membres veillent à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication. Avant d'être transmis à la base de données, le rapport d'inspection est validé, si cela est faisable, par un inspecteur chargé du contrôle par l'État du port ou par tout autre employé dûment autorisé de l'autorité compétente ne faisant pas partie de l'équipe qui a effectué l'inspection.».

20) L'article suivant est inséré:

«*Article 24 bis*

Certificats électroniques

La Commission, en coopération étroite avec les États membres, adopte des actes d'exécution établissant les spécifications techniques et fonctionnelles d'un outil de validation des certificats réglementaires électroniques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.».

21) L'article 25 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 25*

Échange d'informations et coopération

Chaque État membre veille à ce que ses autorités ou organismes portuaires et les autres autorités ou organismes concernés fournissent à l'autorité compétente les types d'informations suivants dont ils disposent:

a) informations concernant les navires qui n'ont pas procédé à toutes les notifications d'informations obligatoires en vertu de la présente directive, de la directive 2002/59/CE et de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil (*), ainsi que, le cas échéant, du règlement (CE) nº 725/2004;

b) informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés à l'article 7 de la directive (UE) 2019/883;

c) informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui ont été expulsés du port pour des motifs de sûreté;

d) informations concernant les anomalies manifestes signalées conformément à l'article 23.

(*) Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).».

22) L'article 30 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 30*

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

Pour assurer une mise en œuvre effective de la présente directive et contrôler le fonctionnement global du régime de l'Union relatif au contrôle par l'État du port conformément au règlement (CE) nº 1406/2002, la Commission recueille les informations nécessaires et effectue des visites dans les États membres.

Chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité couvrant les parties opérationnelles des activités de son administration liées à son statut d'État du port directement associées aux inspections. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes internationales de qualité applicables au plus tard le 6 juillet 2032.».

23) L'article 30 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«*Article 30 bis*

Actes délégués

La Commission adopte des actes délégués en conformité avec l'article 30 *ter* afin de modifier l'article 2, point 1), en ce qui concerne la liste des conventions y figurant une fois que ces conventions ont été adoptées en tant qu'instrument pertinent en vertu du mémorandum d'entente de Paris, et de modifier l'annexe VI pour y ajouter les procédures, lignes

directrices, instructions et circulaires relatives au contrôle par l'État du port, adoptées en vertu du mémorandum d'entente de Paris et figurant dans cette annexe, ou en actualiser la liste.».

24) L'article suivant est inséré:

«*Article 31 bis*

Modifications apportées aux conventions

Les modifications apportées aux conventions s'appliquent sans préjudice de la procédure de contrôle de la conformité prévue à l'article 5 du règlement (CE) nº 2099/2002.».

25) L'article 33 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 33*

Actes d'exécution

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 4, à l'article 15, paragraphe 4, à l'article 18 *bis*, paragraphe 7, à l'article 23, paragraphe 5, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, et à l'article 27, deuxième alinéa, conformément aux procédures visées à l'article 31, paragraphe 2, la Commission veille tout particulièrement à ce que ces actes tiennent compte des compétences spécialisées et de l'expérience acquises dans le cadre du système d'inspection dans l'Union et en s'appuyant sur les compétences spécialisées du mémorandum d'entente de Paris.».

26) L'article 35 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 35*

Examen de la mise en œuvre

Au plus tard le 6 juillet 2032, et tous les cinq ans par la suite, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à la mise en œuvre et au respect de la présente directive. Sur la base de ce rapport, la Commission détermine s'il est nécessaire de présenter une proposition législative en vue de la modification de la présente directive ou de l'adoption d'actes législatifs supplémentaires dans ce domaine.

Après que l'OMI a achevé la révision de son indicateur d'intensité carbone (CII), la Commission évalue l'adéquation dudit CII en tant que paramètre environnemental utilisé pour déterminer le profil de risque au titre de la présente directive. Sur la base de cette évaluation, la Commission envisage de présenter une proposition législative, s'il y a lieu.».

27) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.

28) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.

29) L'annexe III est supprimée.

30) L'annexe IV est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive.

31) L'annexe VI est remplacée par le texte figurant à l'annexe IV de la présente directive.

32) L'annexe VIII est remplacée par le texte figurant à l'annexe V de la présente directive.

33) L'annexe XII est remplacée par le texte figurant à l'annexe VI de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 6 juillet 2027, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres dans lesquels il n'existe pas de ports de mer et qui peuvent démontrer que, sur le nombre total de bateaux distincts qui ont fait escale par an au cours des trois années précédentes dans leurs ports fluviaux, moins de 5 % sont des navires couverts par la présente directive, peuvent déroger à l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 27 novembre 2024.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
R. METSOLA	BÓKA J.

ANNEXE I

«ANNEXE I

ÉLÉMENTS DU SYSTÈME DE L'UNION D'INSPECTION PAR L'ÉTAT DU PORT

(visé à l'article 5)

Le système de l'Union d'inspection par l'État du port comprend les éléments suivants:

I. Profil de risque des navires

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

1. Paramètres génériques

a) Type de navire

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

b) Âge du navire

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

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

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

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

iii) Les navires battant pavillon d'un État qui a ratifié tous les instruments obligatoires de l'OMI et de l'OIT énumérés à l'article 2, point 1), sont considérés comme présentant 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 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'Union et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 sont réputés présenter un risque plus faible.

e) Respect des normes par les compagnies

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

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

2. Paramètres historiques

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

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

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

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

— risque élevé,

— risque normal,

— risque faible.

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

3. Paramètres environnementaux

Les navires pour lesquels les inspections effectuées ont révélé plus d'anomalies liées à Marpol 73/78, à l'AFS 2001, à la convention BWM, à la CLC 92, à la convention "Hydrocarbures de soute" de 2001, à la convention de Nairobi et à la convention de Hong Kong que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus élevé.

II. Inspection des navires

1. Inspections périodiques

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

Les États membres soumettent à une inspection périodique:

— tout navire présentant un profil de risque élevé qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de l'Union ou de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque élevé sont susceptibles d'être inspectés dès le cinquième mois;

— tout navire présentant un profil de risque normal qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de l'Union ou de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des douze derniers mois. Les navires présentant un profil de risque normal sont susceptibles d'être inspectés dès le dixième mois;

— tout navire présentant un profil de risque faible qui n'a pas été inspecté dans un port ou un mouillage dans l'Union ou la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris au cours des 36 derniers mois. Les navires présentant un profil de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le vingt-quatrième mois.

2. Inspections supplémentaires

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

2A. Facteurs prépondérants

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

— les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union ou la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité;

— les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre;

— les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections;

— les navires:

— qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port;

— qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles;

— 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 précédemment interdits (première inspection après la levée de la mesure de refus d'accès); ou

— qui ont été impliqués dans un incident grave, en particulier un incendie majeur à bord, une panne moteur et des accidents mortels.

2B. Facteurs imprévus

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

— les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union ou la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris;

— les navires signalés par les pilotes ou les autorités ou organismes portuaires comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin conformément à l'article 23 de la présente directive. Ces rapports peuvent contenir des informations des services de trafic maritime sur la navigation des navires;

— les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées dans la directive (UE) 2019/883;

— les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte, y compris une plainte à terre, 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, à moins que l'État membre concerné ne juge le rapport ou la plainte manifestement infondés;

— les navires signalés comme présentant une anomalie relative au code ISM qui n'a pas encore corrigée (trois mois après la constatation de l'anomalie);

— les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant;

— 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 d'une manière qui présente un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement;

— les navires pour lesquels des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé;

— les navires pour lesquels un plan d'action visant à rectifier les anomalies visées à l'article 19, paragraphe 2 *bis*, a été accepté mais à l'égard desquels la mise en œuvre de ce plan n'a pas été contrôlée par un inspecteur.

3. Système de sélection

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

a) une inspection renforcée est effectuée sur:

— tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des six derniers mois;

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

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

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

c) en cas d'élément impérieux:

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

— une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un vraquier, un pétrolier ou un navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques, de plus de douze ans;

— une inspection renforcée est effectuée sur tout navire lors de la première inspection après la levée d'une mesure de refus d'accès.

3B. Lorsque l'autorité compétente décide d'inspecter un navire de "priorité II", les dispositions suivantes s'appliquent:

a) une inspection renforcée est effectuée sur:

— tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des cinq derniers mois;

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

— tout navire à passagers, vraquier, pétrolier ou navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des 24 derniers mois;

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

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

— tout navire autre qu'un navire à passagers, un vraquier, un pétrolier ou un navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des 24 derniers mois;

c) en cas d'élément imprévu:

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

— une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un vraquier, un pétrolier ou un navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques, de plus de douze ans.».

ANNEXE II

«ANNEXE II

PROFIL DE RISQUE DES NAVIRES

(visé à l'article 10, paragraphe 2)

				Profil			
				Navires à risque élevé (NRÉ)		Navires à risque normal (NRN)	Navires à risque faible (NRF)
Paramètres génériques				Critères	Pondération (en points)	Critères	Critères
1	Type de navire			Navire à passagers, vraquier, pétrolier ou navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques	1	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types
2	Âge du navire			Tous types > 12 ans	1		Tous âges
3 *bis*	Pavillon	Performance faible			2		Performance élevée
3 *ter*		Tous les instruments de l'OMI/OIT énumérés à l'article 2 ratifiés		—	—		Oui
4 *bis*	Organismes agréés	Performance	Élevée	—	—		Élevé
			Moyenne	—	—		—
			Faible	Faible	1		—
			Très faible	Très faible			—
4 *quater*		Agréé UE		—	—		Oui
5	Entreprise privée	Performance	Élevée	—	—		Élevé
			Moyenne	—	—		—
			Faible	Faible	2		—
			Très faible	Très faible			—

			Profil			
			Navires à risque élevé (NRÉ)		Navires à risque normal (NRN)	Navires à risque faible (NRF)
Paramètres génériques			Critères	Pondération (en points)	Critères	Critères
Paramètres historiques						
6	Nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	> 6 lors d'une des inspections	1		≤ 5 lors de chaque inspection individuelle (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois)
7	Nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois	Immobilisations	≥ 2 immobilisations	1		Pas d'immobilisation
Paramètres environnementaux						
8	Nombre d'anomalies liées à Marpol 73/78, à l'AFS 2001, à la convention BWM, à la CLC 92, à la convention "Hydrocarbures de soute" de 2001, à la convention de Nairobi et à la convention de Hong Kong enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	> 2 lors d'une des inspections	1		

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

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

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

».

ANNEXE III

«ANNEXE IV

LISTE DES CERTIFICATS ET DES DOCUMENTS

(visés à l'article 13, paragraphe 1)

Liste des certificats et documents qui, dans la mesure du possible, devraient être vérifiés au minimum lors de l'inspection (selon le cas):

1. Certificat international de jauge;
2. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'État du port;
3. Certificat de sécurité pour navires à passagers (SOLAS 1974, règle I/12);
4. Certificat de sécurité de construction pour les navires de charge (SOLAS 1974, règle I/12);
5. Certificat de sécurité du matériel d'armement pour les navires de charge (SOLAS 1974, règle I/12);
6. Certificat de sécurité radio pour navire de charge (SOLAS 1974, règle I/12);
7. Certificat de sécurité pour navire de charge (SOLAS 1974, règle I/12);
8. Certificat d'exemption (SOLAS 1974, règle I/12);
9. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (SOLAS 1974, règle V/14.2);
10. Certificat international de franc-bord (LL 66, article 16.1);
11. Certificat international d'exemption de franc-bord (LL 66, article 16.2);
12. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (MARPOL, annexe I, règle 7.1);
13. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac (NLS) (MARPOL, annexe II, règle 9.1);
14. Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires (ISPPC) (MARPOL, annexe IV, règle 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (IAPPC) (MARPOL, annexe VI, règle 6.1);
16. Certificat international d'efficacité énergétique (MARPOL, annexe VI, règle 6);
17. Certificat international de gestion des eaux de ballast (IBWMC) (convention BWM, article 9.1, point a), et règlement E-2);
18. Certificat international du système antisalissure (certificat IAFS) (AFS 2001, annexe 4, règle 2);
19. Déclaration AFS (AFS 2001, annexe 4, règle 5);
20. Certificat international de sûreté du navire (ISSC) ou certificat international provisoire de sûreté du navire (code ISPS, partie A/19 et appendices);
21. Brevets de capitaines, d'officiers ou de matelots délivrés conformément à la convention STCW (convention STCW, article VI, règle I/2, et code STCW, section A-I/2);
22. Copie de l'attestation de conformité ou une copie de l'attestation provisoire de conformité délivrée conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM) (SOLAS 1974, règle IX/4.2, code ISM, paragraphes 13 et 14);
23. Certificat de gestion de la sécurité ou un certificat provisoire de gestion de la sécurité délivré conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SMC) (SOLAS 1974, règle IX/4.3, code ISM, paragraphes 13 et 14);
24. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ou certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas (code IGC, règle 1.5.4, ou code GC, règle 1.6);

25. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, selon le cas (recueil IBC, règle 1.45.4, et recueil BCH, règle 1.6.3);

26. INF (Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires) (SOLAS 1974, règle VII/16, et code INF, règle 1.3);

27. Certificat d'assurance ou toute autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 69/92, article VII.2);

28. Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention "Hydrocarbures de soute" de 2001, article 7.2);

29. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité pour l'enlèvement des épaves (convention de Nairobi, article 12);

30. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse (SOLAS 1974, règle X/3.2, et recueil HSC 94/00, règles 1.8.1 et 1.9);

31. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS 1974, règle II-2/19.4);

32. Attestation autorisant le transport de grains et manuel de chargement des grains (SOLAS 1974, règle VI/9; Recueil international pour le transport de grains en vrac, section 3);

33. Déclaration de conformité du système d'évaluation de l'état (CAS), rapport final du CAS et compte rendu d'examen (Marpol 73/78, annexe I, règles 20 et 21; résolution MEPC.94(46), telle que modifiée par les résolutions MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) et MEPC.236(65);

34. Fiche synoptique continue (SOLAS 1974, règle XI-1/5);

35. Registre des hydrocarbures, parties I et II (Marpol 73/78, annexe I, règles 17 et 36);

36. Registre de la cargaison (Marpol 73/78, annexe II, règle 15);

37. Registre des ordures, parties I et II (Marpol 73/78, annexe V, règle 10.3);

38. Plan de gestion des ordures [Marpol 73/78, annexe V, règle 10; résolution MEPC.220 (63)];

39. Journal de bord et enregistrements du niveau et de l'état "marche/arrêt" des moteurs diesel marins (Marpol 73/78, annexe VI, règle 13.5.3);

40. Journal de bord pour le changement de fuel-oil (Marpol 73/78, annexe VI, règle 14.6);

41. Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (Marpol 73/78, annexe VI, règle 12.6);

42. Registre des eaux de ballast (convention BWM, article 9.1, point b), et règle B-2);

43. Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par le gaz — certificat d'exemption pour les locaux à cargaison et, le cas échéant, la liste des cargaisons (SOLAS 1974, règle II-2/10.7.1.4);

44. Manifeste des marchandises dangereuses ou plan d'arrimage (SOLAS 1974, règles VII/4 et VII/7-2; Marpol 73/78, annexe III, règle 54);

45. 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 (Marpol 73/78, annexe I, règle 31.2);

46. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes (SOLAS 1974, règle V/7.3);

47. Pour les navires à passagers, liste des limitations opérationnelles (SOLAS 1974, règle V/30.2);

48. Cartes nautiques et publications nautiques (SOLAS 1974, règles V/19.2.1.4 et V/27);

49. Registres des heures de repos et tableau précisant l'organisation du travail à bord [code STCW, sections A-VIII/1.5 et 1.7; convention n° 180 de l'OIT, articles 5.7 et 8.1, et convention du travail maritime (MLC), 2006, normes A.2.3.10 et A.2.3.12];

50. Certificat de travail maritime;

51. Déclaration de conformité du travail maritime, parties I et II;

52. Locaux de machines sans surveillance humaine (SOLAS 1974, règle II-I/46.3);

53. Certificats exigés par la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil (*);

54. Certificat exigé par le règlement (CE) nº 392/2009 du Parlement européen et du Conseil (**);

55. Certificat d'inventaire des matières dangereuses ou déclaration de conformité, le cas échéant, en vertu du règlement (UE) nº 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil (***);

56. Document de conformité délivré en vertu du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil (****).

(*) Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 128).

(**) Règlement (CE) nº 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident (JO L 131 du 28.5.2009, p. 24).

(***) Règlement (UE) nº 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) nº 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).

(****) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).».

ANNEXE IV

«ANNEXE VI

PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

(visées à l'article 15, paragraphe 1)

Toutes les instructions techniques et circulaires publiées en vertu du mémorandum d'entente de Paris, dans leur version actualisée:

Instructions techniques du comité de contrôle par l'État du port (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Code de bonne pratique

— PSCC53-2020-08 Définitions et abréviations

Protocole d'accord général de Paris

— PSCC54-2021-03 Type d'inspection

— PSCC56-2023-06 Immobilisation et mesures prises

— PSCC56-2023-04 Modèles de formulaires

— PSCC52-2019-05 Contrôle opérationnel

— PSS43-2010-11 Exemptions de l'État du pavillon

— PSCC51-2018-13 Arrêt d'une opération

— PSCC49-2016-11 Exercice de panne générale d'électricité

— PSCC53-2020-06 Refus d'accès (interdiction)

— PSCC50-2017-12 Structure vraquiers/pétroliers

— PSCC43-2010-06 Mise en cale sèche

— PSCC53-2020-11 Autorisation d'un voyage unique vers un chantier de réparation en cas d'anomalies liées à des "dommages accidentels"

Convention SOLAS

— PSCC56-2023-05 Code ISM

— PSCC54-2021-02 Code ISPS

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (Enregistreurs des dates de voyage)

— PSCC43-2010-09 Fiches de données de sécurité des matériaux

— PSCC43-2010-21 SMDSM

— PSCC44-2011-16 Crocs de dégagement d'embarcation de sauvetage

— PSCC45-2012-10 Stabilité des pétroliers après avarie

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Mesures de l'épaisseur ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Mesure de l'épaisseur

— PSCC51-2018-11 Code polaire

— PSCC55-2022-02 Code IGF

Convention MARPOL

— PSCC46-2013-18 MARPOL Annexe I Séparateur d'eau et d'hydrocarbures

— PSCC43-2010-39 MARPOL Annexe II Assèchement

— PSCC47-2014-08 MARPOL Annexe III IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL Annexe IV Eaux usées

— PSCC52-2019-07 MARPOL Annexe V Ordures

— PSCC56-2023-07 MARPOL Annexe VI Pollution de l'atmosphère

— PSCC43-2010-38 Lavage au pétrole brut

— PSCC44-2011-20 MARPOL Enquête

Convention internationale sur les lignes de charge

— PSCC54-2021-06 Convention internationale sur les lignes de charge

Convention AFS

— PSCC47-2014-13 Systèmes antisalissure

Convention "Hydrocarbures de soute"

— PSCC56-2023-02 Conventions relatives à la responsabilité financière

Certification des gens de mer et effectifs

— PSCC56-2023-08 Certification des gens de mer et effectifs (STCW, MLC et SOLAS)

Convention sur la gestion des eaux de ballast

— PSCC51-2018-09 Convention sur la gestion des eaux de ballast

Conventions OIT

— PSCC52-2019-10 Convention du travail maritime, 2006

— PSCC53-2020-14 Heures de travail ou de repos et aptitude au service».

ANNEXE V

«ANNEXE VIII

DISPOSITIONS CONCERNANT LE REFUS D'ACCÈS AUX PORTS ET MOUILLAGES DANS L'UNION

(visé à l'article 16 et à l'article 21, paragraphe 4)

1) Lorsque les conditions décrites à l'article 16, paragraphe 1, sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la troisième fois informe par écrit le capitaine du navire qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port. La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2) L'autorité compétente transmet une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'État du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres États membres et aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'autorité compétente met également à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.

3) Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant du navire doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. Une telle demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'État du pavillon, délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'État du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'État du pavillon apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord. Le document peut prendre la forme d'une déclaration officielle, qui doit être publiée par l'administration de l'État du pavillon et non par un organisme agréé.

4) La demande de levée de la mesure de refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'un document de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. La société de classification apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

5) La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme du délai visé à l'article 16 de la présente directive et la compagnie doit adresser une demande formelle à l'autorité de l'État du port de l'État membre qui a imposé l'interdiction et fournir les documents demandés aux paragraphes 3 et 4.

6) Une telle demande, y compris les documents requis, doit être présentée à l'État d'interdiction au moins un mois avant la fin de la période d'interdiction. Si ce délai n'est pas respecté, un retard peut se produire jusqu'à un mois après que l'État d'interdiction a reçu la demande.

7) Le système d'information ajoutera un facteur prépondérant au navire et le navire sera déclaré susceptible d'être soumis à une inspection renforcée lors de sa prochaine escale au port/mouillage dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

8) L'autorité compétente notifie également sa décision, par écrit, à l'administration de l'État du pavillon, à la société de classification concernée, aux autres États membres, aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. L'autorité compétente doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.

9) Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports dans l'Union a été refusé doivent être rendues disponibles dans la base de données des inspections et publiées conformément à l'article 26 et à l'annexe XIII.».

ANNEXE VI

«ANNEXE XII

FONCTIONNALITÉS DE LA BASE DE DONNÉES DES INSPECTIONS

(visée à l'article 24, paragraphe 1)

1) La base de données des inspections comprend au moins les fonctionnalités suivantes:

   — intégrer les données d'inspection des États membres et de tous les autres États signataires du mémorandum d'entente de Paris,

   — fournir des données relatives au profil de risque des navires et aux navires devant subir une inspection,

   — calculer les obligations de chaque État membre en matière d'inspection,

   — fournir la liste des États du pavillon dont la performance est élevée, la liste de ceux dont la performance est moyenne et la liste de ceux dont la performance est faible, visées à l'article 16, paragraphe 1,

   — fournir des données sur le respect des normes par les compagnies,

   — désigner les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection.

2) La base de données des inspections doit pouvoir s'adapter aux évolutions futures et être connectée aux autres bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime, y compris SafeSeaNet, qui fournissent des données sur les escales réelles des navires dans les ports des États membres, ainsi que, le cas échéant, aux systèmes d'information nationaux en la matière.

3) Un lien hypertexte direct est prévu entre la base de données des inspections et le système d'information Equasis. Les États membres encouragent les inspecteurs à consulter les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles par le système d'information Equasis.».