Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/3100

16.12.2024

DIRECTIVE (UE) 2024/3100 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 27 novembre 2024

modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

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

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

vu le traité 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) Il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de l'Union et celle des citoyens qui l'utilisent, ainsi que la protection de l'environnement.

(2) Il est important de tenir compte des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord, ainsi que de leur formation et de leurs qualifications, conformément à la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil ([3]) et à la directive (UE) 2022/993 du Parlement européen et du Conseil ([4]), étant donné que la santé, la sécurité, la sûreté et le facteur humain sont étroitement liés et qu'il est de la plus haute importance de prévenir tout dommage causé par une erreur humaine.

(3) En vertu des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et des conventions dont l'Organisation maritime internationale (OMI) est dépositaire (ci-après dénommées «conventions de l'OMI»), il appartient aux États parties à ces instruments d'adopter les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner pleinement effet à ces instruments afin de veiller à ce que, en matière de sauvegarde de la vie en mer et de protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés.

(4) Afin d'assurer l'efficacité des conventions de l'OMI dans l'Union, tous les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour s'acquitter des responsabilités et obligations prévues dans ces conventions en ce qui concerne les navires battant leur pavillon. À cette fin, les États membres devraient s'acquitter de manière efficace et cohérente des responsabilités et obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, conformément à la résolution A.1070 (28) de l'OMI, adoptée le 4 décembre 2013, concernant le Code d'application des instruments de l'OMI (ci-après dénommé le «code III»), qui contient les dispositions obligatoires à mettre en œuvre par les États du pavillon. Conformément à l'article 91, paragraphe 1, de l'UNCLOS, il doit exister un lien substantiel entre un navire et son État du pavillon, comme l'a interprété la jurisprudence internationale que reflètent les obligations de l'État du pavillon.

(5) Sans préjudice des dispositions relatives à la force majeure prévues dans les conventions de l'OMI, les États membres devraient être en mesure, dans des situations de crise susceptibles de compromettre l'intégrité physique du personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, inspections, audits et vérifications, d'instaurer des restrictions à ces activités, tout en autorisant la poursuite de l'exploitation du navire.

([1]) JO C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/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 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).
([4]) Directive (UE) 2022/993 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2022 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 169 du 27.6.2022, p. 45).

(6) Les instruments internationaux suivants, dans leurs dernières versions, se réfèrent à l'application du code III: la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974; la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif; le protocole de 1997 modifiant la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par le protocole de 1978 y relatif; la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978; la convention internationale sur les lignes de charge de 1966, et le protocole de 1988 y relatif; la convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969; et la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

(7) Les experts de l'État du pavillon sont autorisés par les administrations des États membres à visiter et à certifier les navires. Ces experts peuvent être assistés par d'autres membres du personnel, par exemple le personnel qui inspecte les équipements radio. Toutefois, ce personnel ne devrait pas inclure les techniciens intervenant dans l'entretien des engins de sauvetage ou les experts qui ne participent pas directement aux visites de la flotte de navires marchands.

(8) Le point 22 du code III dispose que l'État du pavillon devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour que les règles et normes internationales soient observées par les navires autorisés à battre son pavillon et par les entités et personnes relevant de sa juridiction de manière à garantir le respect de ses obligations internationales. En particulier, le point 22.2 vise les inspections ayant pour but de vérifier que l'état réel du navire et de son équipage est conforme aux certificats qui se trouvent à bord. La périodicité de ces inspections devrait être établie par les États membres soit selon une approche fondée sur les risques, soit sur la base de leurs propres procédures et instructions, y compris des critères quantitatifs ou qualitatifs.

(9) Au niveau international, la responsabilité d'enquêter sur les accidents de mer incombe à l'État du pavillon, tandis que, au niveau de l'Union, les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents de mer, tels que l'indépendance des organismes d'enquête dans les États membres, sont régis par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]). La présente directive s'applique sans préjudice de la directive 2009/18/CE.

(10) Les administrations des États membres devraient pouvoir disposer, pour s'acquitter de leurs obligations en tant qu'État du pavillon, de ressources suffisantes, en fonction de la taille et du type de leur flotte et sur la base des prescriptions de l'OMI. Il convient d'établir les critères minimaux et les objectifs d'inspection liés à ces ressources sur la base de l'expérience pratique des États membres, y compris le recours à des inspecteurs non exclusivement employés, en conformité avec le code III.

(11) Sans préjudice de la législation nationale applicable, les États membres peuvent autoriser les experts de l'État du pavillon et les inspecteurs de l'État du pavillon qui travaillent exclusivement pour l'autorité compétente d'un État membre à exercer d'autres activités, telles des activités scientifiques ou universitaires, à condition que cela ne donne pas naissance à des conflits d'intérêts et n'entrave pas leur indépendance.

(12) Les experts de l'État du pavillon, les inspecteurs de l'État du pavillon et les autres membres du personnel qui aident à l'exécution des visites devraient avoir reçu l'enseignement et la formation nécessaires pour accomplir les tâches qu'ils sont habilités à exécuter, et être soumis à la supervision nécessaire à cet effet. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), et en coopération avec les États membres, devrait élaborer un programme de formation volontaire pour soutenir les administrations des États du pavillon à cet égard et faciliter la coordination et l'échange d'informations et de bonnes pratiques. Ce programme de formation devrait être tenu à jour et prendre en compte les obligations nouvelles ou supplémentaires découlant des instruments et conventions, telles que celles relatives aux nouvelles technologies, aux questions sociales et aux autres évolutions pertinentes.

(13) La création et le développement d'une base de données fournissant des informations essentielles, sous forme électronique, sur les navires battant pavillon d'un État membre et garantissant la possibilité de délivrer des certificats électroniques devraient contribuer à renforcer l'échange d'informations entre les États membres. La mise en place d'une base de données commune et uniforme pour la délivrance des certificats électroniques, y compris des outils de vérification de la validité de ces certificats, faciliterait une avancée tangible vers la numérisation du secteur maritime au sein de l'Union et contribuerait à cette avancée. Une telle base de données permettrait de répondre aux besoins opérationnels de ses utilisateurs, en particulier des États membres qui n'ont pas été en mesure de mettre au point leurs propres systèmes de certificats électroniques, et contribuerait aussi à une utilisation plus efficace des ressources limitées disponibles.

([5]) Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

(14) À des fins de surveillance et d'inspection, les informations essentielles, telles que les caractéristiques du navire, son propriétaire enregistré et ses certificats, devraient être mises à la disposition de toutes les autorités concernées et de la Commission.

(15) Les États membres devraient continuer à prouver qu'ils se conforment aux instruments obligatoires de l'OMI, conformément à la résolution A.1067 (28) sur le document-cadre et les procédures pour le programme d'audit des États membres de l'OMI, dans sa version actualisée, adoptée par l'OMI le 4 décembre 2013.

(16) Afin d'améliorer encore la qualité des navires battant pavillon d'un État membre et de garantir l'égalité de traitement entre les administrations des États membres, une certification de la qualité des procédures administratives, qui soit incluse dans le système de gestion de la qualité conformément aux normes ISO ou à des normes équivalentes, est nécessaire. Il convient qu'elle couvre les parties opérationnelles des activités de l'administration en matière de visites, d'inspections par l'État du pavillon, d'audits, de vérification et de certification sous la responsabilité de l'État membre en tant qu'État du pavillon, que ce soit à l'échelle nationale (registres nationaux) ou internationale (registres secondaires). En outre, il convient de définir clairement toutes les activités concernées, y compris les détails des responsabilités, des pouvoirs et des moyens de communication et d'établissement de rapports de l'ensemble du personnel de l'État du pavillon qui réalise des visites ou des inspections ou y participe, de même que des autres membres du personnel qui contribuent à la réalisation des inspections, qui ne sont pas exclusivement employés par l'autorité compétente de l'État membre, et qui peuvent aider à la réalisation d'inspections autres que les visites réglementaires ou les inspections par l'État du pavillon, ainsi que les relations entre les membres du personnel. Le système de gestion de la qualité devrait garantir que les tâches confiées aux organismes agréés dans le cadre de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil ([6]) soient exécutées conformément aux instructions de l'État du pavillon et comprendre les mesures de contrôle nécessaires à cet égard. Afin de garantir l'indépendance du personnel concerné, les États membres devraient prendre les mesures appropriées pour éviter que le personnel concerné ne se trouve dans des conflits d'intérêts en ce qui concerne le travail qu'il doit effectuer.

(17) En coordination avec l'Organisation internationale du travail (OIT), la Commission et les États membres sont encouragés à continuer de plaider en faveur de l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer.

(18) Il convient de mettre en place un outil électronique de communication d'informations afin d'améliorer encore la cohérence de la collecte de statistiques et de données et informations maritimes pertinentes auprès des États membres.

(19) Il y a lieu d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en ce qui concerne la base de données des informations sur les navires. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2009/21/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([7]).

(20) La Commission devrait mettre en place un forum permettant aux experts des États membres chargés des questions relatives à l'État du pavillon, ainsi qu'aux autres parties prenantes, le cas échéant, d'échanger régulièrement des informations et des bonnes pratiques et d'élaborer des orientations sur des questions telles que les procédures d'inspection des navires, les ressources de formation des inspecteurs, les critères fondés sur les risques qui peuvent être utilisés pour améliorer l'efficacité des inspections, l'élaboration éventuelle d'un système de performance harmonisé commun, les critères d'analyse des performances des États du pavillon en vue de recenser les bonnes pratiques et toute autre question pertinente pour la mise en œuvre de la directive 2009/21/CE.

(21) Afin d'éviter une charge administrative disproportionnée lors de la transposition de la présente directive, les États membres peuvent, tant que les conditions pertinentes sont remplies, appliquer certaines exemptions. Les États membres qui n'ont pas de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la directive 2009/21/CE ne devraient pas être tenus de transposer et de mettre en œuvre l'article 6 de la directive 2009/21/CE en ce qui concerne le partage d'informations relatives aux navires. Les États membres qui n'ont pas de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la directive 2009/21/CE, et dont le registre est fermé pour ces navires, ne devraient pas être tenus de transposer et de mettre en œuvre la directive 2009/21/CE.

(22) L'AESM devrait apporter son soutien à la mise en œuvre de la directive 2009/21/CE, notamment en dispensant une formation appropriée aux experts de l'État du pavillon et aux inspecteurs de l'État du pavillon, si les États membres le demandent.

([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]) 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).

(23) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir renforcer la sécurité maritime et prévenir la pollution par les navires, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, 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.

(24) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/21/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 2009/21/CE

La directive 2009/21/CE est modifiée comme suit:

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

«1. La présente directive a pour objectif:

a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des responsabilités et obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon; et

b) de renforcer la sécurité, d'améliorer les conditions de vie et de travail et de prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre.».

2) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 2*

Champ d'application

La présente directive s'applique à l'administration de l'État membre du pavillon battu par le navire, en ce qui concerne les navires soumis à certification et effectuant des voyages internationaux de quelque type que ce soit.».

3) L'article 3 est modifié comme suit:

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

«a) "navire", un navire ou engin, auquel s'appliquent une ou plusieurs conventions, battant le pavillon d'un État membre et pour lequel un certificat est requis;»;

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

«e) "audit de l'OMI", un audit mené conformément aux dispositions de la résolution A 1067 (28) sur le document-cadre et les procédures pour le programme d'audit des États membres de l'OMI, dans sa version actualisée, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI);»;

c) les points suivants sont ajoutés:

«f) "conventions", les conventions, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, rendant obligatoire l'utilisation du code III, et les codes associés ayant force obligatoire, dans leurs versions actualisées;

g) "code III", la résolution A.1070 (28) (le "Code d'application des instruments de l'OMI"), adoptée par l'OMI, partie 2, à l'exception des points 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 et 41 de ladite partie, dans sa version actualisée;

h) "expert de l'État du pavillon", un employé du secteur public travaillant exclusivement pour l'autorité compétente d'un État membre et dûment habilité par celle-ci, responsable ou chargé de l'exécution des visites, vérifications et audits des navires et des compagnies visés par les instruments internationaux obligatoires pertinents, qui satisfait à l'exigence d'indépendance prévue à l'article 8, paragraphe 1;

i) “inspecteur de l’État du pavillon”:

i) un employé du secteur public travaillant exclusivement pour l’autorité compétente d’un État membre et dûment habilité par celle-ci; ou

ii) une personne non exclusivement employée et qui est dûment habilitée par l’autorité compétente d’un État membre, sur une base ad hoc ou dans le cadre d’une relation contractuelle avec ladite autorité,

qui peut procéder à des inspections par l’État du pavillon, et qui satisfait aux exigences de qualification et d’indépendance prévues à l’article 8, paragraphe 1;

j) “autres membres du personnel qui aident à l’exécution des visites”, des personnes dûment habilitées par l’administration de l’État membre ou par un organisme agréé agissant pour son compte, qui peuvent aider les experts de l’État du pavillon à effectuer des visites, spécifiées par l’administration, et qui satisfont aux exigences de communication, de qualification et d’indépendance prévues à l’article 8, paragraphe 1;

k) “inspection par l’État du pavillon”, une inspection qui n’aboutit pas à une certification, menée pour vérifier que l’état réel du navire et son équipage sont conformes aux certificats qui se trouvent à bord;».

4) À l’article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Avant d’autoriser l’exploitation d’un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l’État membre concerné s’assure que le navire en question satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables, y compris aux normes de sécurité ainsi qu’aux normes sociales et environnementales. Des mesures peuvent être prises par un organisme agréé agissant au nom de l’État membre, lorsqu’il y a été dûment autorisé par l’autorité compétente. En particulier, l’État membre concerné ou l’organisme agréé agissant pour son compte, le cas échéant, vérifie les antécédents du navire en matière de sécurité au moyen, lorsqu’ils existent, des rapports d’inspection de l’État du pavillon et des certificats figurant dans sa propre base de données ou, pour les États membres qui ont opté pour l’utilisation de la base de données des informations sur les navires visée à l’article 6 *bis*, dans cette base de données. L’État membre concerné consulte, si nécessaire, l’État du pavillon précédent afin d’établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés.».

5) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 4* bis

Sécurité d’un navire battant le pavillon d’un État membre

1. En ce qui concerne la navigation internationale, les États membres appliquent intégralement les dispositions obligatoires ayant trait à l’État du pavillon figurant dans les conventions conformément aux conditions qui y sont énoncées et eu égard aux navires visés par lesdites conventions.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires autorisés à battre leur pavillon se conforment aux règles, aux réglementations et aux normes internationales se rapportant aux conventions, y compris les mesures suivantes:

a) veiller à ce qu’un expert employé par un organisme agréé puisse exécuter les mêmes tâches que les experts de l’État du pavillon lorsqu’il y est autorisé par l’autorité compétente de l’État membre; et

b) procéder aux inspections par l’État du pavillon pour vérifier que l’état réel du navire est conforme aux certificats qui lui ont été délivrés.

Les inspections par l’État du pavillon visées au premier alinéa, point b), peuvent être effectuées selon une approche fondée sur les risques, qui inclut les éléments suivants:

i) registres des anomalies et des non-conformités relevées dans le cadre des visites, audits et vérifications réglementaires effectués par l’État du pavillon;

ii) rapports d’enquête pertinents sur les accidents;

iii) immobilisations ou avis d’interdiction d’exploitation émis par une autorité chargée du contrôle par l’État du port;

iv) dépassement d’un taux d’anomalie dans le cadre du contrôle par l’État du port établi par chaque État membre;

v) registres des anomalies relevées dans le cadre des inspections par l'État du pavillon effectuées conformément à la législation nationale, dans la mesure jugée appropriée par chaque État membre;

vi) toute autre information pertinente jugée nécessaire par l'État membre.

Les États membres qui suivent une approche fondée sur les risques veillent à ce que les navires pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données disponibles pour le calcul du profil de risque soient inspectés au moins une fois tous les cinq ans.

Les États membres qui ne suivent pas une approche fondée sur les risques effectuent des inspections par l'État du pavillon en utilisant leurs propres procédures, instructions et informations pertinentes en conformité avec le code III. Ils veillent à ce que chaque navire soit inspecté au moins une fois tous les cinq ans.

3. Les États membres veillent à ce qu'il soit remédié à toute anomalie nécessitant des mesures correctives, y compris les préoccupations en matière de sécurité, les préoccupations sociales et les préoccupations en matière d'environnement, confirmée ou révélée par une inspection de l'État du pavillon effectuée conformément au paragraphe 2, point b), dans un délai approprié déterminé par l'État du pavillon.

4. À l'issue d'une inspection par l'État du pavillon, l'inspecteur de l'État du pavillon rédige un rapport exposant ses résultats.

Article 4 ter

Exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution

1. Chaque État membre veille à ce que son administration dispose des ressources appropriées à la taille et au type de sa flotte et à la mise en œuvre des processus et procédures administratifs, ainsi que des ressources nécessaires, notamment, afin de respecter les obligations prévues à l'article 4 *bis* et aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Chaque État membre assure la supervision des activités des experts de l'État du pavillon, des inspecteurs de l'État du pavillon ainsi que des autres membres du personnel qui aident à l'exécution des visites, et des organismes agréés.

3. Chaque État membre veille à ce que des capacités de réexamen de la conception et de prise de décision technique, en fonction de la taille et du type de sa flotte, soient mises en place ou conservées.

Article 4 quater

Formation et renforcement des capacités

1. Le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections de l'État du pavillon, des audits et des vérifications des navires et des compagnies suit une formation en rapport avec les activités spécifiques menées.

2. Les États membres peuvent élaborer un régime de renforcement des capacités à l'intention de leurs inspecteurs de l'État du pavillon et experts de l'État du pavillon et le tenir à jour, en tenant compte des obligations nouvelles ou supplémentaires découlant des conventions.

3. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil (*), et en coopération avec les États membres, organise, s'il y a lieu et sur la base des demandes de soutien provenant des États membres, des activités de formation appropriées pour les inspecteurs de l'État du pavillon et les experts de l'État du pavillon.

(*) Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).».

6) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 5*

Immobilisation d'un navire battant le pavillon d'un État membre

1. Lorsque l'administration est informée qu'un navire battant pavillon de l'État membre concerné a été immobilisé dans un État du port, elle supervise, en fonction des procédures qu'elle a établies à cet effet, la mise en conformité du navire avec les conventions pertinentes de l'OMI.

2. Les États membres élaborent et mettent en œuvre un programme approprié de contrôle et de surveillance permettant de prendre rapidement des mesures face aux situations visées au paragraphe 1.».

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

«*Article 6*

Informations et échanges électroniques

1. Les États membres veillent à ce que les informations énumérées ci-après concernant les navires battant leur pavillon soient accessibles en format électronique dans leur version actualisée au plus tard le 6 janvier 2031:

a) certificats réglementaires (sans restriction ou provisoires), y compris les dates des visites effectuées, des visites supplémentaires et complémentaires éventuelles et des audits;

b) identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des douze derniers mois.

2. La Commission crée, gère et met à jour un portail numérique interopérable offrant un point d'accès unique pour les informations visées au paragraphe 1 et permettant aux inspecteurs de l'État du pavillon et aux inspecteurs de l'État du port des États membres d'accéder à ces informations dans l'exercice de leurs tâches.

La Commission rend ce portail accessible par voie électronique et gratuit pour les États membres.

Ce portail ne contient pas de données à caractère personnel ni d'informations confidentielles.

La Commission veille à l'interopérabilité de ce portail avec la base de données des informations sur les navires visée à l'article 6 *bis*.

Ce portail a été mis en place au plus tard le 6 janvier 2028.

3. La Commission adopte des actes d'exécution déterminant le fonctionnement technique du portail visé au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10, paragraphe 2.».

8) L'article suivant est inséré:

«*Article 6* bis

Base de données des informations sur les navires

1. La Commission crée, gère et met à jour une base de données des informations sur les navires contenant les informations visées à l'article 6 et offrant aux États membres des services en matière de délivrance et de contrôle des certificats électroniques. Cette base de données des informations sur les navires est mise en place au plus tard le 6 janvier 2030. Les États membres peuvent se connecter à cette base de données. Cette base de données peut être créée sur le modèle de la base de données visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil (*) et peut être dotée de fonctionnalités semblables à celles de cette dernière.

2. Sans préjudice des prescriptions nationales en matière de protection des données, les États membres qui choisissent d'utiliser la base de données des informations sur les navires:

a) peuvent transférer à la base de données des informations sur les navires des informations relatives aux inspections réalisées par l'État du pavillon conformément à la présente directive, notamment les informations relatives aux anomalies et aux certificats; et

b) peuvent utiliser cette base de données pour délivrer, signer, approuver, prolonger et retirer des certificats électroniques pour leurs navires.

Ces États membres veillent à ce que les informations visées au premier alinéa soient compatibles avec les exigences de cette base de données et interopérables.

3. La Commission veille à ce que la base de données des informations sur les navires permette de récupérer les informations pertinentes concernant la mise en œuvre de la présente directive sur la base des données d'inspection fournies par les États membres.

4. Les États membres qui ont choisi d'utiliser la base de données ont accès à l'ensemble des informations enregistrées dans la base de données des informations sur les navires visées au paragraphe 2, point a), du présent article et dans le système d'inspection prévu par la directive 2009/16/CE. Aucune disposition de la présente directive n'empêche le partage de ces informations entre les autorités compétentes concernées, au sein des États membres et entre eux, avec la Commission ou avec l'AESM.

5. La Commission adopte des actes d'exécution déterminant le fonctionnement technique de la base de données visée au présent article, y compris les conditions d'accès aux informations soumises par les États membres conformément au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10, paragraphe 2.

(*) 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).».

9) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 7*

Contrôle de la conformité et de la performance des États membres

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour un audit de leur administration par l'OMI conformément au cycle adopté par l'OMI. Les États membres publient les résultats de l'audit, conformément à la législation nationale applicable en matière de confidentialité.

2. Afin d'assurer la mise en œuvre effective de la présente directive et de contrôler le respect global par les États du pavillon des obligations juridiques des administrations en vertu de la présente directive, la Commission recueille les informations nécessaires dans le cadre des visites dans les États membres.».

10) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 8*

Système de gestion de la qualité et évaluation interne

1. Chaque État membre met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité couvrant la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables telles que la norme ISO 9001.

Le système de gestion de la qualité comprend les détails des responsabilités et des pouvoirs du personnel réalisant des visites, des inspections, des audits et des vérifications et du personnel de l'État du pavillon qui gère, réalise et vérifie des travaux ayant trait aux obligations de l'État du pavillon, ainsi que des relations entre les membres du personnel. Ces responsabilités sont consignées par écrit, en précisant le type et la portée des travaux d'inspection qui peuvent également être effectués par les inspecteurs de l'État du pavillon non exclusivement employés, ainsi que la manière dont ce personnel communique et fait rapport. Le système de gestion de la qualité indique les tâches qui peuvent être exécutées par les autres membres du personnel qui aident à l'exécution des visites.

Chaque État membre veille à ce que les inspecteurs de l'État du pavillon non exclusivement employés et les autres membres du personnel qui aident à l'exécution des visites aient reçu un enseignement et une formation et soient soumis à une supervision en rapport avec les tâches qu'ils sont habilités à exécuter, et à ce qu'ils soient en mesure d'appliquer les instructions, les procédures et les critères de l'État du pavillon.

Les États membres prennent les mesures appropriées pour prévenir les conflits d'intérêts de tout membre du personnel réalisant des visites, des inspections, des audits et des vérifications et en ce qui concerne son indépendance à l'égard des travaux à effectuer.

Au plus tard le 6 janvier 2028, le système de gestion de la qualité couvre les aspects visés au présent paragraphe.

2. Les États membres qui figurent sur la liste des pays peu performants ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste des pays moyennement performants, publiées dans le plus récent rapport annuel du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après dénommé "protocole"), fournissent à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon, au plus tard quatre mois après la publication du rapport du protocole.

Le rapport répertorie et analyse les principales causes ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste des pays peu ou moyennement performants.».

11) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 9*

Rapports et examen

Tous les cinq ans, et pour la première fois au plus tard le 6 janvier 2028, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive.».

12) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 9* bis

Échange de bonnes pratiques et d'expériences

La Commission organise l'échange de bonnes pratiques et d'expériences entre les administrations des États membres et les experts de l'État du pavillon et les inspecteurs de l'État du pavillon, y compris, le cas échéant, d'autres parties prenantes concernées, pour la mise en œuvre de la présente directive.

Les administrations des États membres, les experts de l'État du pavillon et les inspecteurs de l'État du pavillon étudient, en collaboration avec la Commission, la possibilité d'élaborer des orientations sur des éléments tels que la méthode utilisée pour la réalisation d'inspections par l'État du pavillon, le contenu et le format des rapports ou le renforcement des capacités.

Article 9 ter

Informations et données

La Commission crée un outil de communication d'informations électronique pour la collecte d'informations et de données auprès des États membres en vertu de la présente directive.

Les États membres informent la Commission une fois par an du nombre d'inspections effectuées par l'État du pavillon conformément à l'article 4 *bis*, en indiquant, pour chaque inspection de l'État du pavillon, le numéro OMI du navire, la date et le lieu.».

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

«*Article 10*

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) nº 2099/2002. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

(*) 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).».

14) L'article suivant est inséré:

«*Article 10* bis

Modifications des conventions et du code III

La Commission peut exclure les modifications apportées aux conventions et au code III du champ d'application de la présente directive conformément à la procédure de contrôle de la conformité établie à l'article 5 du règlement (CE) nº 2099/2002.».

15) À l'article 11, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Par dérogation au paragraphe 1, premier alinéa,

a) les États membres qui n'ont pas de navires battant leur pavillon et qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger à l'obligation de transposer et de mettre en œuvre l'article 6 de la présente directive tant que cette condition est remplie;

b) les États membres qui n'ont pas de navires qui relèvent du champ d'application de la présente directive, et dont le registre est fermé pour ces navires, peuvent déroger à l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive tant que cette condition est remplie.

Tout État membre qui a l'intention de faire usage de l'une des dérogations visées au premier alinéa le notifie à la Commission au plus tard le 6 juillet 2027. Tout changement ultérieur est également communiqué à la Commission.

Les États membres concernés ne peuvent autoriser des navires relevant du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon ni inscrire ces navires dans leur registre national tant qu'ils n'ont pas intégralement transposé et mis en œuvre la présente directive.».

Article 2

Transposition

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.

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.