



Bruxelles, le 28 novembre 2023
(OR. en)

15957/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0165(COD)**

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	15164/23
N° doc. Cion:	10126/23 + ADD 1
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port – <i>Orientation générale</i>

I. INTRODUCTION

1. Le 1^{er} juin 2023, la Commission a transmis la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil.
2. La proposition concerne une modification de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port¹.

¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

3. La directive 2009/16/CE régit les inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port à l'échelle de l'Union. Le contrôle par l'État du port est un système en vertu duquel des inspections de navires étrangers sont réalisées, dans les ports d'États autres que l'État du pavillon, par des agents chargés du contrôle par l'État du port afin de vérifier que les compétences du capitaine, des officiers et de l'équipage à bord, ainsi que l'état du navire et son équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales, ainsi qu'au droit de l'Union applicable, lorsque le contrôle a lieu au sein de l'Union européenne. À ce titre, le contrôle par l'État du port est important pour garantir la sécurité maritime et protéger le milieu marin.
4. La révision de la directive poursuit les objectifs spécifiques suivants:
- mettre à jour la législation de l'Union et l'aligner sur les règles et procédures internationales établies par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du travail (OIT) ou le protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port;
 - protéger les navires de pêche, leur équipage et l'environnement. Les grands navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres sont exclus du champ d'application du contrôle par l'État du port. Un système volontaire de contrôle pour ce type de navire devrait permettre d'accroître le niveau de conformité avec les normes internationales en matière de sécurité et de protection de l'environnement applicables à ces navires;
 - accroître le taux d'adoption des solutions numériques. En particulier, la Commission encourage l'adoption et l'utilisation des certificats réglementaires électroniques en les reliant au profil de risque des navires utilisé pour cibler et sélectionner les navires à inspecter; et
 - instaurer une méthode efficace et harmonisée pour la réalisation des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port. Il s'agit notamment de mieux cibler les navires à inspecter en restructurant les éléments obsolètes du profil de risque des navires et en y ajoutant de nouveaux éléments.
5. La Commission a adopté la proposition dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), dans le prolongement direct d'un bilan de qualité du transport maritime¹ réalisé en 2018.

¹ Doc. 9128/18 + ADD 1.

6. La proposition se fonde sur les résultats d'une analyse d'impact¹ qui a été étayée par une étude d'appui externe. L'analyse d'impact a été présentée et examinée de manière approfondie lors d'une réunion du groupe, et elle n'a pas suscité de préoccupations majeures de la part des délégations.

II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

7. Le 13 juillet 2023, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M^{me} Vera Tax (S &D, Pays-Bas) en tant que rapporteure. M^{me} Tax a présenté son projet de rapport le 19 septembre, et il est actuellement prévu que la commission TRAN procède à un vote sur cette proposition le 7 décembre.
8. Le 20 septembre 2023, le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition². Le 23 juin 2023, le Comité européen des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

III. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

9. Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition lors de plusieurs réunions, dont la première s'est tenue en octobre 2023. Toutes les délégations ont exprimé leur soutien général en faveur des objectifs de la proposition de la Commission, en vue d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin.
10. Lors de sa réunion du 22 novembre, le Comité des représentants permanents a confirmé qu'il soutenait le dernier texte de compromis et a recommandé que le Conseil dégage une orientation générale lors de la session du Conseil TTE (Transports) du 4 décembre 2023.
11. Un certain nombre de modifications ont été apportées à la proposition de la Commission. Beaucoup de ces modifications visent à garantir la clarté et la cohérence avec les règles et procédures internationales, notamment celles du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (protocole d'entente de Paris). Il convient également de noter que d'autres modifications quant au fond ont été introduites, comme indiqué ci-après.

¹ Doc. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² Doc. 13381/23.

12. Premièrement, les États membres ont contesté la proposition de la Commission visant à inclure deux nouveaux critères dans la méthode de calcul du profil de risque des navires (qui est un outil devant permettre de faire en sorte que les inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port ciblent les navires les plus susceptibles de présenter des anomalies). Le premier de ces critères concerne l'indicateur d'intensité carbone (CII) du navire. Les États membres ont souligné que cet indicateur dépend non seulement de l'état technique du navire, mais aussi de paramètres opérationnels (tels que la vitesse du navire), ainsi que de circonstances extérieures (types d'échanges commerciaux, conditions météorologiques, temps passé au port, etc.), ce qui signifie qu'il ne constitue pas nécessairement un indicateur de mauvaise performance ou de non-conformité et ne devrait donc pas être pris en considération dans le calcul du profil de risque du navire.
13. Le deuxième critère concerne la disponibilité de certificats électroniques. Les États membres ont souligné qu'il s'agissait d'un élément administratif qui ne dépendait pas du navire, étant donné que la décision d'utiliser ou non des certificats électroniques incombe à l'État du pavillon. C'est la raison pour laquelle les certificats électroniques ne constituent pas un indicateur de l'état du navire ou de sa conformité avec les instruments obligatoires de l'OMI et de l'UE et ne devraient pas non plus être pris en considération dans le calcul du profil de risque du navire.
14. Deuxièmement, la Commission a proposé, à l'article 3, d'introduire un système volontaire de contrôle des grands navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres, qui étaient jusqu'à présent exclus du champ d'application de la directive. Les États membres ont approuvé cette approche, car elle pourrait accroître le niveau de conformité de ces navires. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un système volontaire, les États membres considèrent que les modalités d'un tel régime spécifique de contrôle par l'État du port des navires de pêche ne devraient pas être établies dans des actes d'exécution, mais plutôt au moyen de lignes directrices adoptées par la Commission dans le cadre du protocole d'entente de Paris.
15. Troisièmement, plusieurs modifications ont été apportées afin d'accorder une plus grande souplesse aux autorités chargées du contrôle par l'État du port. À l'article 14, paragraphe 4, la Commission a proposé que les inspections renforcées soient effectuées par au moins deux inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port. Toutefois, le nombre d'inspecteurs requis dépend de plusieurs facteurs et, dans de nombreuses situations, il serait inutile et contraignant de mobiliser plus d'un inspecteur. Les États membres estiment que les autorités chargées du contrôle par l'État du port devraient conserver la souplesse nécessaire à l'organisation de leur travail à cet égard. De même, l'exigence selon laquelle il convient de faire systématiquement valider un rapport d'inspection par un inspecteur chargé du contrôle par l'État du port ne faisant pas partie de l'équipe qui a effectué l'inspection a été jugée trop rigide; l'article 24, paragraphe 3, a été modifié pour permettre une plus grande souplesse.

16. Quatrièmement, pour ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres sans littoral dans lesquels il n'existe pas de ports de mer et qui peuvent vérifier que, sur le nombre total de bateaux distincts qui ont fait escale par an au cours des trois années précédentes dans leurs ports fluviaux, moins de 5 % sont des navires couverts par la directive, ces États membres peuvent déroger aux dispositions de la directive (article 2 et considérant 20 *ter*). Cela signifierait que, tant que ces conditions sont remplies, ces États membres ne seraient pas tenus de transposer la directive.
17. Enfin, le délai de transposition proposé par la Commission (un an après l'entrée en vigueur de la directive modificative) sera porté à quatre ans.
18. À ce stade de la procédure, la Commission maintient une réserve de procédure sur toutes les modifications apportées à sa proposition.

IV. CONCLUSIONS

19. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une *orientation générale* sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, sur la base du compromis figurant à l'annexe du présent rapport.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil⁷ 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 leurs équipements sont conformes aux exigences des conventions internationales pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, pour la protection du milieu marin et sur les conditions de vie et de travail à bord des navires de tous pavillons.

⁵ JO C du , p. .

⁶ JO C du , p. .

⁷ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

- (2) La directive 2009/16/CE se fonde sur l'accord volontaire préexistant constitué par le protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après le "protocole d'entente de Paris") 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 (notamment le protocole d'entente de Paris et l'Organisation maritime internationale) et les technologies ont évolué. Ces changements, au même titre que l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE, doivent être pris en considération.
- (4) Plusieurs conventions internationales sont entrées en vigueur et ont été ratifiées par les États membres depuis 2011: la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), et la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (convention de Nairobi). Il convient donc de les inclure dans la liste des conventions auxquelles s'applique la directive 2009/16/CE afin de leur donner force exécutoire 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 l'ensemble de la directive. Par conséquent, chaque fois qu'une convention internationale entre en vigueur (c'est-à-dire, lorsque cette convention a atteint le taux de ratification convenu) et est adoptée par les membres du protocole d'entente de Paris en tant qu'instrument pertinent, la liste des conventions figurant dans la directive devrait être mise à jour par la Commission.
- (6) En raison de leur taille réduite, la plupart des navires de pêche de l'Union exercent leurs activités dans les eaux territoriales et ne sont pas susceptibles d'être inspectés dans des ports étrangers. Dès lors, en règle générale, seuls les grands navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à vingt-quatre mètres telle que définie dans l'accord du Cap de 2012 (qui sont par ailleurs les navires de pêche les plus 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 sont donc susceptibles 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 effets indésirables sur le système actuel de contrôle par l'État du port, un système parallèle de contrôle par l'État du port est proposé pour les navires de pêche.

- (7) Toutefois, en raison des habitudes de pêche, ces grands navires de pêche ne se rendent pas dans tous les États membres. Par conséquent, afin de permettre 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 est proposé pour les États membres qui souhaitent procéder à ce type d'inspections. Ce système de contrôle par l'État du port applicable aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à vingt-quatre mètres peut donc être élaboré de manière organique par les États membres, le protocole d'entente de Paris et la Commission sans que ces navires soient intégrés à l'actuel protocole d'entente de Paris. À cette fin, il convient de mettre au point un module distinct pour la base de données des inspections existante.
- (8) Le mécanisme de la "juste part" permet de répartir la charge des inspections entre les États membres du protocole d'entente de Paris. Chaque État membre se voit attribuer un certain nombre d'inspections à effectuer annuellement (ce nombre constitue ses obligations en matière d'inspection ou sa "juste part" d'inspections). La probabilité pour un navire d'être soumis à une inspection est principalement déterminée par le profil de risque du navire, qui établit l'intervalle entre les inspections et la portée des inspections. Les navires de priorité II peuvent être inspectés, tandis que les navires de priorité I doivent être inspectés.
- (9) Les États membres sont autorisés à ne pas effectuer un nombre déterminé d'inspections "prioritaires" sans que cela constitue un manquement à leurs obligations en matière d'inspection. En effet, pour certains États membres, le nombre de navires 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 les dispositions révisées du protocole d'entente de Paris.
- (10) Les États membres sont également autorisés à reporter les inspections dans certaines circonstances, pour autant que le navire soit inspecté dans le port d'escale suivant ou dans un délai de quinze jours et cette possibilité est modifiée de manière que tous les États membres puissent y avoir recours. Certaines catégories de navires perçus comme présentant un risque plus élevé et pouvant donc faire l'objet d'une inspection renforcée doivent notifier leur heure d'arrivée prévue dans un port soixante-douze 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, les autorités nationales disposant déjà des informations requises qu'elles peuvent obtenir plus facilement dans la base de données THETIS. Cette obligation de notification préalable à l'arrivée a donc été supprimée dans le protocole d'entente de Paris et il convient dès lors d'aligner la directive 2009/16/CE en conséquence.

- (10 *bis*) Dans des circonstances normales, les inspections de navires de priorité II ne sont pas obligatoires, même si les navires de priorité II peuvent être inspectés. Toutefois, pour les États membres qui ne recevront pas un nombre suffisant de navires faisant escale susceptibles d'être soumis à une inspection pour respecter leur obligation annuelle en matière d'inspection, ces navires de priorité II doivent être inspectés afin que les États membres puissent respecter leur obligation annuelle. Ces inspections devenant, de fait, obligatoires pour ces États, une plus grande souplesse peut être nécessaire en ce qui concerne l'inspection des navires de priorité II, en particulier pour ces États. Par conséquent, les États concernés peuvent avoir recours au report et à la justification. Les États membres et la Commission devraient tout mettre en œuvre, dans le cadre du protocole d'entente de Paris, pour proposer les mesures et modifications nécessaires pour clarifier et atteindre cet objectif, sans préjudice de l'adoption des mesures techniques visant à adapter la base de données des inspections existante en ce qui concerne le report.
- (11) 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 de l'Union 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 la législation en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne les émissions de soufre ou la démolition des navires d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement. Toutefois, le profil de risque des navires conçu avant 2009 répondait à des priorités différentes et n'est pas entièrement adapté pour concentrer les activités d'inspection sur les navires les moins performants sur le plan environnemental.
- (12) Sur cette base, 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.
- (12 *bis*) En 2019, une nouvelle méthode a été adoptée par le protocole d'entente de Paris, établissant des listes d'États du pavillon dont la performance est élevée, normale et faible, en lieu et place des listes blanche, grise et noire d'États du pavillon. Il convient d'accorder une attention particulière au règlement d'exécution visé à l'article 10 relatif au profil de risque des navires, qui établit la classification des États du pavillon. Cette méthode devrait être mise en œuvre dans la présente directive afin de garantir son équité, notamment dans le traitement des États du pavillon dont la flotte est réduite.

- (12 *ter*) 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'un délai suffisant soit disponible. Cela est particulièrement important dans le cas des inspections renforcées ainsi que des inspections de navires rouliers à passagers en service régulier, lorsque l'exploitation du navire peut être envisagée.
- (13) 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. Il convient dès lors 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 mieux préparées et plus ciblées.
- (14) 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'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale. Il est donc nécessaire de veiller au perfectionnement et à la reconversion professionnels des agents chargés du contrôle par l'État du port et d'actualiser leur formation en permanence.
- (15) (supprimé)
- (16) Afin de permettre aux États membres de mettre en application les dispositions actualisées de la présente directive et de s'acquitter ainsi des obligations qui leur incombent au titre du droit international, conformément à cette directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes en vertu de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant 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 par le protocole 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"⁸. 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.

⁸ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (17) Afin de garantir l'uniformité des conditions de mise en œuvre des dispositions de la directive 2009/16/CE concernant la liste des conventions relevant de son champ d'application et les exigences relatives aux certificats électroniques, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁹.
- (18) (supprimé)
- (19) 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 la directive 2009/16/CE au plus tard [dix ans après sa date d'entrée en vigueur visée à l'article XX] 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.
- (20) Étant donné qu'en raison du caractère international des transports maritimes, les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière satisfaisante par les États membres, mais peuvent, grâce à 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.
- (20 bis) Lorsqu'une inspection n'a pas été effectuée en raison de circonstances extraordinaires et imprévues, telles que des catastrophes naturelles, des pandémies ou des urgences de santé publique, des attentats terroristes ou des conflits du travail, elle ne devrait pas être comptabilisée comme une inspection non effectuée. Ces circonstances devraient être dûment justifiées et communiquées à la Commission.

⁹ Règlement (UE) n° 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).

(20 *ter*) 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 aux dispositions de la présente directive, ce qui signifie qu'ils ne seraient pas tenus de la transposer à condition de remplir certains critères.

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

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 est modifié comme suit:

a) au point 1, les points suivants sont ajoutés:

"l) la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM);

m) la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (convention de Nairobi);

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

a *bis*) au point 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (convention Marpol 73/78).";

a *ter*) au point 1), 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, telle que modifiée;"

b) le point 3 est supprimé;

b *ter*) le point 8 est remplacé par le texte suivant:

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

b *quater*) le point suivant est ajouté:

"8 *bis*) "inspection", une vérification de l'état général 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 remis au capitaine ne constitue pas un certificat;"

b *quinquies*) le point 11 est remplacé par le texte suivant:

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

b *sexies*) le point 12 est remplacé par le texte suivant:

"12) "inspection détaillée", une inspection ayant la portée d'une inspection initiale, 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;"

b *septies*) le point 13 est remplacé par le texte suivant:

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

b *octies*) 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) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"Les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention en appliquant la clause prévoyant de ne pas faire bénéficier ce navire de conditions plus favorables 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 plus détaillée, conformément aux procédures mises en place par le protocole d'entente de Paris.";

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

"4. Les navires de pêche d'une longueur inférieure à vingt-quatre 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 définie conformément à l'accord du Cap de 2012.";

b) le paragraphe suivant est ajouté:

"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 vingt-quatre mètres. La Commission peut, dans le cadre du protocole d'entente de Paris, adopter des lignes directrices établissant les modalités d'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*. Lorsque les États membres ont dépassé 20 % du nombre d'inspections qu'ils sont tenus de réaliser annuellement, les inspections qu'ils effectuent sur les navires ne sont pas prises en considération dans le calcul des obligations annuelles qui incombent aux États membres parties au protocole d'entente de Paris en matière d'inspection."

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

"Article 6

Modalités du respect des obligations en matière d'inspection

Un État membre qui n'effectue pas les inspections requises à l'article 5, paragraphe 2, point a), est néanmoins réputé respecter ses obligations au sens de cette disposition 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.

Nonobstant les pourcentages d'inspections non effectuées visés au premier alinéa, 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.

Nonobstant les pourcentages d'inspections non effectuées visés au premier alinéa, 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) L'article 7 est modifié comme suit:

-a) le titre et le paragraphe 1 sont remplacés par le texte suivant:

"Modalités de l'équilibre des parts d'inspection au sein de l'Union

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

(a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Un État membre où 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 II faisant escale dans ses ports et mouillages."

6) À l'article 8, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant, et deux nouveaux paragraphes sont ajoutés:

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

- a) si l'inspection peut être effectuée lors de toute prochaine escale du navire dans le même État membre, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port situé dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris, à l'exception de tout port de l'État du pavillon du navire, et que le report n'excède pas quinze jours à compter de l'heure réelle de départ; ou
- b) si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole 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 effectuer 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, peut être effectuée dans le même port d'escale dans un délai de 15 jours à compter de l'heure réelle de départ.
2. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, une inspection n'a pas été effectuée sur un navire de priorité I ou 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 dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous:
- a) si l'autorité compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin; ou
- b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne, telle que définie à l'article 2, point 10. Dans un tel cas, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit; ou
- c) si la durée de l'escale est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante.
3. Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée:
- a) si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai de quinze jours; ou
- b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou
- c) si l'autorité compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

4. 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.
5. Les inspections reportées conformément aux paragraphes 1, 2, 3 ou 4 et enregistrées dans la base de données des inspections ne sont pas comptabilisées pour l'évaluation du respect, par l'État membre, de son obligation en matière d'inspection visée aux articles 6 et 7."

7) (supprimé)

8) L'article 9 est supprimé.

9) À l'article 10, le paragraphe 2 est remplacé 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 relatives à la convention MARPOL, à la convention AFS, à la convention BWM, à la convention CLC 92, à la convention "Hydrocarbures de soute", 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, ainsi que sur la question de savoir si ces anomalies constituent des motifs d'immobilisation."

9 bis) À l'article 10, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission afin de mettre en œuvre une 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 par le protocole d'entente de Paris en 2019 établissant la liste des pays dont la performance est élevée, normale ou faible. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3."

9 ter) À l'article 13, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

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

9 quater) À l'article 13, 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 3.A et 3.B:

— les navires qui présentent un profil de risque élevé,

— les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans,

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

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

a ter) le paragraphe 3 est supprimé:

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

"4. Une inspection renforcée est effectuée, dans la mesure du possible, par au moins deux agents chargés du contrôle par l'État du port. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des modalités détaillées afin de garantir l'uniformité des conditions 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 inspectés en vertu du présent article.";

b) un nouveau paragraphe est ajouté:

"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 au paragraphe 1.1 et au paragraphe 2, point a), de l'annexe XVII soient menées."

12) L'article 16 est modifié comme suit:

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

- "1. Un État membre refuse l'accès à ses ports et mouillages à tout navire qui:
- bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est faible, adoptée conformément au protocole d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données relative aux inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du protocole d'entente de Paris, ou
 - bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est élevée ou normale, adoptée conformément au protocole 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 vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du protocole d'entente de Paris.

Le premier alinéa du présent article 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.";

a *bis*) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du protocole 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 vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure et uniquement si:

- -a) le navire bat le pavillon d'un État qui ne figure ni sur la liste des pays dont la performance est faible ni sur celle des pays dont la performance est normale visées au paragraphe 1,
- a) 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 Conseil¹⁰,
- b) le navire est géré par une compagnie dont le niveau de performance est élevé, conformément à l'annexe I, partie I, point 1, et
- c) les conditions énumérées aux points 3 à 6 de l'annexe VIII sont réunies.

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

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

"4. Tout navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est normale ou faible, telle que publiée dans le rapport annuel du protocole d'entente de Paris, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union s'il fait l'objet d'une immobilisation ultérieure dans un port ou mouillage de l'Union après le troisième refus d'accès.";

¹⁰ 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).

d) les paragraphes suivants sont insérés:

"4 *bis*. Tout navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est élevée et qui est immobilisé dans un port ou mouillage de l'Union au moment de sa première inspection dans l'Union après le troisième refus d'accès ou tout autre refus d'accès ultérieur:

a) se voit refuser l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union pendant une période de vingt-quatre mois si les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou plusieurs organismes agréés en vertu du règlement (CE) n° 391/2009,

b) se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union si les certificats réglementaires ou de classification du navire ne sont pas délivrés par un ou plusieurs organismes agréés en vertu du règlement (CE) n° 391/2009.

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

12 *bis*) À l'article 17, le premier alinéa est modifié comme suit:

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

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

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

13) 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 qui prennent la mer et aux navires immobilisés visés à l'article 19, paragraphe 2, qui prennent la mer:

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

b) en ne se conformant pas aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

La mesure de refus d'accès est levée au terme d'un délai de douze mois et une fois que les conditions visées aux points 3 à 6 de l'annexe VIII sont réunies. La mesure de refus d'accès prend effet à compter de sa date d'adoption.";

b) au paragraphe 5, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Dans les cas visés au paragraphe 4, point b), l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se situe le chantier de réparation informe l'autorité de l'État membre qui a immobilisé le navire de l'arrivée ou non 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 un chantier de réparation, elle alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Dans les cas visés au paragraphe 4, point b), et si le chantier de réparation ne se situe pas dans un État membre, 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 un chantier de réparation, elle alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.";

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"Par dérogation aux dispositions du paragraphe 4, l'accès à un port ou à un mouillage déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'État du port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérative, pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour corriger les anomalies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre, aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité."

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

"7. En coopération avec les États membres et sur la base de l'expertise et de l'expérience acquises au niveau des États membres dans l'Union et dans le cadre du protocole d'entente de Paris, la Commission peut élaborer des orientations et des recommandations pour améliorer la politique de formation du protocole d'entente de Paris.

En coopération avec les États membres et dans le cadre du protocole d'entente de Paris, la Commission devra dresser et fournir la liste des nouveaux besoins en matière de formation de manière régulière afin de contribuer à la modification du cursus, des plans de formation ainsi que du contenu du programme de formation et de perfectionnement professionnels des inspecteurs prévus par le protocole d'entente de Paris, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies et les obligations supplémentaires découlant des instruments applicables."

(15) L'article 24 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé 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 et mouillages, ainsi qu'un identifiant du port 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.";

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

Dans un délai de soixante-douze heures, les États membres veillent à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication. Avant d'être transmis à la base de données, dans la mesure du possible, le rapport d'inspection est validé 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.".

(16) L'article suivant est inséré:

"Article 24 bis

Certificats électroniques

1. La Commission, en coopération étroite avec les États membres, adopte des actes d'exécution établissant les spécifications techniques et fonctionnelles d'une interface de déclaration harmonisée et 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.
2. Les États membres, en leur qualité d'États du pavillon, qui choisissent d'utiliser l'interface de déclaration harmonisée et l'outil de validation des certificats réglementaires électroniques, peuvent le faire afin de faciliter la transition vers les certificats électroniques.
3. (supprimé)
4. (supprimé)"

(17) 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 entrant en ligne de compte fournissent à l'autorité compétente en matière de contrôle par l'État du port les types d'informations suivants dont ils disposent:

- 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 Conseil¹¹, ainsi que, le cas échéant, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires,
- b) informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés aux dispositions de l'article 7 de la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires,
- c) informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté,
- d) informations concernant les anomalies manifestes conformément à l'article 23."

¹¹ 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).

- 18) 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'UE relatif au contrôle par l'État du port conformément à l'article 2, point b) i), du règlement (CE) n° 1406/2002, la Commission recueille les informations nécessaires et effectue des visites dans les États membres.

Chaque État membre peut élaborer, mettre en œuvre et gérer un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du port. Un tel système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables."

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

"Article 30 bis

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 30 *ter* afin de modifier la liste des conventions figurant à l'article 2, paragraphe 1, après que ces conventions ont été adoptées en tant qu'instrument pertinent par le protocole d'entente de Paris, et de modifier l'annexe VI pour y ajouter les procédures, les décisions et les lignes directrices relatives au contrôle par l'État du port adoptées par le protocole d'entente de Paris ou d'en actualiser la liste figurant dans cette annexe."

20) (supprimé)

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

"Article 33

Modalités de mise en œuvre

Lorsqu'elle adopte les modalités de mise en œuvre visées à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 4, à l'article 15, paragraphe 3, à l'article 18 *bis*, paragraphe 7, à l'article 23, paragraphe 5, et à l'article 27 conformément aux procédures visées à l'article 31, paragraphe 2, la Commission veille tout particulièrement à ce que ces modalités 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 protocole d'entente de Paris."

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

"Article 35

Examen de la mise en œuvre

Avant le [OP: veuillez indiquer la date, à savoir dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à la mise en œuvre et au respect de la présente directive."

23) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I de la présente directive.

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

25) L'annexe III est supprimée.

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

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

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

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

Article 2

Transposition

1. Avant le [OP: veuillez indiquer la date, à savoir quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

3. Les États membres dans lesquels il n'existe pas de ports de mer et qui peuvent vérifier que, sur le nombre total de bateaux distincts qui ont fait escale par an au cours des trois années précédentes dans leurs ports fluviaux, moins de 5 % sont des navires couverts par la présente directive, peuvent déroger à la transposition de 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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président/La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente

"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 pétroliers, les navires-citernes pour gaz, produits chimiques et substances liquides nocives (NLS) et les vraquiers sont réputés présenter un risque plus élevé.

(b) Âge du navire

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

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

- i) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est élevé au sein de l'Union et de la région couverte par le protocole 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 protocole 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 protocole 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 protocole d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.
 - iii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009.
- (e) Respect des normes par les compagnies
- i) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est faible ou très faible compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de l'Union et de la région couverte par le protocole 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 protocole d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

2. Paramètres historiques

- i) Les navires ayant été immobilisés plus d'une fois sont réputés présenter un risque plus élevé.
- ii) Les navires pour lesquels les inspections ont révélé moins d'anomalies que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.
- iii) Les navires qui n'ont pas été immobilisés au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

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

- risque élevé,
- risque normal,
- risque faible.

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

3. Paramètres environnementaux

Les navires pour lesquels les inspections effectuées ont révélé plus d'anomalies liées aux conventions MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Hydrocarbures de soute", de Nairobi et de Hong Kong que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II, l'une au moins des anomalies constituant un motif d'immobilisation, 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 protocole 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 protocole 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 protocole d'entente de Paris au cours des trente-six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le vingt-quatrième mois.

2. Inspections supplémentaires

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

2A. Facteurs prépondérants

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

- Les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité.
- les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre,
- les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections,
- les navires:
 - qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
 - qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles, ou
 - qui ont manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres, ou
 - qui ont été précédemment interdits (inspection suivante 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 dans la région couverte par le protocole 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 et de 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/CE,
- 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 de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement,
- les navires dont des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé,
- 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, pétrolier, navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois;

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

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

c) en cas d'élément impérieux:

- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé et sur tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans,
- une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.
- Une inspection renforcée est effectuée sur tout navire lors de la première inspection suivant 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, pétrolier, navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois, ou
- tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz, NLS ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois;

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

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

c) en cas d'élément imprévu:

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

PROFIL DE RISQUE DES NAVIRES

(visé à l'article 10, paragraphe 2)

Paramètres génériques		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-citerne chimique Méthanier Navire-citerne pétrolier Vraquier Navire à passagers NLS	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	Niveau de performance faible			2	Niveau de performance élevé	
3 ter		Tous les instruments de l'OMI/OIT énumérés à l'article 2 ratifiés	-		-	Oui	
3 qua ter		(supprimé)	(supprimé)				
4 bis		Organismes agréés	Niveau de performance		H	-	Élevé
	M				-	-	-
	L				Faible	1	-
	VL				Très faible		-
4 ter		Agréé UE			-	Oui	
5	Entreprise privée	Niveau de performance	H	-	Élevé		
			M	-	-	-	
			L	Faible	2	-	
			VL	Très faible		-	
Paramètres historiques							
6	Nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	> 6 lors d'une des inspections	-	≤ 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	(supprimé)	(supprimé)	(supprimé)	(supprimé)		
9	Nombre d'anomalies liées aux conventions MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Hydrocarbures de soute", de Nairobi et de Hong Kong enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	> 3 lors d'une des inspections, l'une d'elles constituant un motif d'immobilisation	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 IV**LISTE DES CERTIFICATS ET DES DOCUMENTS****(visés à l'article 13, paragraphe 1)**

Partie A Liste des certificats et documents qui, dans la mesure du possible, devraient être vérifiés au minimum lors de l'inspection visée au paragraphe 2.2.3 (le cas échéant):

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 d'équipement de sécurité des 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 (1966) (LLC 66/88, article 16.1);
11. Certificat international d'exemption de franc-bord (LLC 66/88, article 16.2);
12. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (annexe I de la convention MARPOL, 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 résiduelles (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, règle 6 de l'annexe VI);
17. Certificat international de gestion des eaux de ballast (IBWMC) (article 9.1, point a), de la BWMC 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 (article VI de la convention STCW, règle I/2 et section A-I/2 du code STCW);
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 règle IX/4.2, code ISM, paragraphes 13 et 14);

23. Certificat de gestion de la sécurité ou 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 (règle 1.5.4 du code IGC ou règle 1.6 du code GC);
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 (règle 1.45.4 du recueil IBC et règle 1.6.3 du recueil BCH); INF 26 (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); certificat d'aptitude (SOLAS règle VII/16 et règle 1.3 du recueil INF);
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 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 toute autre garantie financière en matière de 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 concernant la responsabilité pour l'enlèvement des épaves (article 12);
30. Certificat de sécurité pour engins à grande vitesse et permis d'exploiter des engins à grande vitesse (SOLAS 1974, règle X/3.2 et règles 1.8.1 et 1.9 du Recueil HSC 94/00);
31. Document attestant la conformité aux prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS 1974, règle II-2/19.4);
32. Document d'autorisation pour 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 (annexe I de la convention MARPOL, règles 20 et 21; résolution MEPC.94(46), telle que modifiée par les solutions 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, annexe I, règles 17 et 36);
36. Registre de la cargaison (MARPOL, annexe II, règle 15);
37. Registre des ordures, parties I et II (MARPOL, annexe V, règle 10.3); (MARPOL, annexe V, règlement 10);
38. Pan de gestion des ordures MARPOL, annexe V, règle 10; résolution MEPC.220 (63));
39. Le journal de bord et les enregistrements du niveau et de l'état "marche/arrêt" des moteurs diesel marins (MARPOL, annexe VI, règle 13.5.3);
40. Journal de bord pour le changement de fuel-oil (annexe VI de la convention MARPOL, règle 14.6);
41. Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (MARPOL, annexe VI, règle 12,6);
42. Registre des eaux de ballast (article 9.1, point b), et règle B-2 de la BWMC);
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 ou plan d'arrimage des marchandises dangereuses (SOLAS 1974, règles VII/4 et VII/7-2; MARPOL, 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, 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 d'exploitation (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 (sections A-VIII/1.5 et 1.7 du code STCW, convention n° 180 de l'OIT, article 5.7, article 8.1, et normes A.2.3.10 et A.2.3.12 de la CTM 2006);
50. Locaux de machines sans surveillance humaine (SOLAS 1974, règle II-I/46.3);
51. Certificats exigés par la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes;
52. Certificats exigés par le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer en cas d'accident;
53. Certificat d'inventaire des matières dangereuses ou déclaration de conformité, le cas échéant, en vertu du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil; et
54. Document de conformité délivré en vertu du 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 dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

"ANNEXE VI

PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

(visées à l'article 15, paragraphe 1)

Annexe I, "Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port", du protocole d'entente de Paris, et toutes les instructions et circulaires en vigueur publiées par le protocole d'entente de Paris, dans leur version actualisée:

Instructions techniques du 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 (CTM)
- PSCC53-2020-14 Heures de travail ou de repos et aptitude au service"

"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)

- (2) 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.
- (3) 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 protocole d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du protocole 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.
- (4) Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. Cette demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'État du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'État du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'État du pavillon apporte à l'autorité compétente la preuve qu'une visite a été effectuée à bord. 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.
- (5) 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.
- (6) La décision de refus d'accès ne peut être levée qu'après l'expiration 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.

- (7) 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.
- (8) Le système d'information ajoutera un facteur prépondérant au navire et le navire sera déclaré susceptible de faire l'objet d'une inspection de type "inspection renforcée" lors de son escale suivante au port/mouillage dans la région.
- (9) L'autorité compétente informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, les autres signataires du protocole d'entente de Paris, la Commission et le secrétariat du protocole d'entente de Paris. L'autorité compétente doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès.
- (10) 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 aux dispositions de l'article 26 et de l'annexe XIII."

"ANNEXE XII

FONCTIONNALITÉS DE LA BASE DE DONNÉES DES INSPECTIONS

(visées à l'article 24, paragraphe 1)

- (1) La base de données des inspections comprend au moins les fonctionnalités suivantes:
- intégrer les données d'inspection des États membres et de tous les signataires du protocole 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 ainsi que celles des États du pavillon dont la performance est normale et 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 communautaires concernant la sécurité maritime, y compris SafeSeaNet, qui fournissent des données sur les escales réelles des navires dans les ports des États membres, ainsi que, le cas échéant, aux systèmes d'information nationaux en la matière.
- (3) Un lien hypertexte direct est prévu entre la base de données des inspections et le système d'information Equasis. Les États membres encouragent les inspecteurs à consulter les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information Equasis."