



Bruxelles, le 5 décembre 2023
(OR. en)

16375/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0172(COD)**

TRANS 576
MAR 160
OMI 87
IA 347
CODEC 2397

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: 15953/23

N° doc. Cion: 10103/23

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

– *Orientation générale*

Les délégations trouveront en annexe l'*orientation générale* du Conseil sur la proposition susmentionnée, adoptée par le Conseil lors de sa 3991^e session, qui s'est tenue le 4 décembre 2023.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

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.

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

- (2) 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, 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 de manière 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.
- (3) 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 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 obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, conformément à la résolution A.1070 (28) de l'OMI, du 4 décembre 2013, concernant le Code d'application des instruments de l'OMI (code III), qui contient les dispositions obligatoires à mettre en œuvre par les États du pavillon.
- (3 bis) 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.
- (3 ter) 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, 1974; la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 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, 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, 1978; la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966, et le protocole de 1988 y relatif; la convention internationale sur le jaugeage des navires, 1969; et la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

- (3 *quater*) Les experts de l'État du pavillon sont ceux qui sont autorisés par les autorités compétentes des États membres à visiter et à certifier les navires. Ces experts peuvent être assistés par d'autres membres du personnel, par exemple ceux qui inspectent 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.
- (3 *quinquies*) 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 pour vérifier que l'état du navire et son équipage sont conformes 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. Les inspections par les États du pavillon visées dans la présente directive devraient avoir pour objectif de garantir le respect du code III et non de la législation de l'Union découlant des conventions de l'OMI.
- (4) La résolution A.948 (23) de l'OMI ayant été révoquée par la résolution A.1156(32) de l'OMI, les États membres devraient appliquer aux navires battant leur pavillon les prescriptions harmonisées en matière de certification et de visite par l'État du pavillon prévues dans les procédures et directives pertinentes jointes à la résolution A.1156(32) de l'OMI adoptant des directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visite et de délivrance des certificats. Les annexes des directives sur les visites doivent être suivies dans la mesure où les experts de l'État du pavillon le jugent nécessaire.
- (5) Au niveau international, la responsabilité d'enquêter sur les accidents de la mer incombe à l'État du pavillon, tandis qu'au niveau de l'Union, les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents de la 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 Conseil³. La présente directive ne devrait pas avoir d'incidence sur la directive 2009/18/CE.
- 6) (supprimé)

³ 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).

- (7) Les administrations des États membres devraient pouvoir disposer, pour mettre en œuvre 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 exclusifs, en conformité avec le Code d'application des instruments de l'OMI (A.1070(28)) (code III de l'OMI) .
- (7 bis) Sans préjudice de la législation nationale applicable, les États membres peuvent autoriser les experts et 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 un conflit d'intérêts et n'entravent pas leur indépendance.
- (8) (supprimé)
- (9) (supprimé)
- (10) (supprimé)
- (11) 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 et contribuerait à une avancée tangible vers la numérisation du secteur maritime au sein de l'Union. Elle permettrait de répondre aux besoins opérationnels de ses acteurs, en particulier des États membres qui n'ont pas été en mesure de mettre au point leurs propres systèmes de certificats électroniques, et contribuerait à une utilisation plus efficace des ressources limitées disponibles.
- (12) À des fins de surveillance, il convient d'encourager à ce que les informations essentielles, telles que les caractéristiques du navire, le propriétaire enregistré et les données relatives aux certificats du navire soient mises à la disposition de toutes les autorités concernées et de la Commission.

- (13) Les États membres devraient continuer à prouver qu'ils se conforment aux instruments obligatoires de l'OMI, conformément à la résolution A.1067 (28), dans sa version actualisée, sur le code et les procédures pour le système d'audit des États membres de l'OMI, adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 4 décembre 2013.
- (14) (supprimé)
- (15) Afin d'améliorer encore la qualité des navires sous pavillon et de garantir l'égalité de traitement entre les administrations maritimes des États membres, il convient qu'une certification de la qualité des procédures administratives, incluse dans le système de gestion de la qualité conformément aux normes ISO ou à des normes équivalentes, couvre les parties opérationnelles des activités de l'administration maritime en matière de visites, d'inspections, d'audits, de vérification et de certification sous la responsabilité de l'État membre en tant qu'État du pavillon. En outre, il convient de définir clairement toutes les activités concernées, y compris les responsabilités et pouvoirs de l'ensemble du personnel de l'État du pavillon qui réalise des visites ou des inspections ou y participe et ses moyens d'établissement de rapports et de communication, et les relations entre les membres de ce personnel, ainsi 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. Le système de gestion de la qualité devrait garantir que les tâches confiées aux organismes agréés dans le cadre de la présente directive soient conformes aux instructions de l'État du pavillon et comprendre les mesures de contrôle nécessaires à cet égard. Afin de garantir son indépendance, 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.
- (16) (supprimé)
- (17) (supprimé)
- (18) (supprimé)
- (19) (supprimé)

- (20) 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 conviendrait de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴.
- (20 bis) La Commission devrait étudier la possibilité de 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 meilleures pratiques et toute autre question pertinente pour la mise en œuvre de la présente directive.
- (20 ter) Afin d'éviter d'imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres qui n'ont pas de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive, il convient que ces États membres, tant qu'ils satisfont à cette condition, ne soient pas tenus de transposer et de mettre en œuvre la présente directive.
- (21) (supprimé)
- (22) 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 de leurs dimensions et de leurs effets 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.

⁴ 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).

(23) 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 1^{er}, paragraphe 1, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
- "a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations et des responsabilités qui leur incombent en tant qu'États du pavillon; et
 - b) de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre."
- 0) 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."

- 1) L'article 3 est modifié comme suit:
- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:
 - "a) "navire", un navire ou engin battant le pavillon d'un État membre entrant dans le champ d'application des conventions pertinentes de l'OMI relevant du champ du code III et pour lequel un certificat est requis;"

- a) 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) ("Document-cadre et procédures pour l'audit d'un État membre de l'OMI"), dans sa version actualisée, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI);";
- b) 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 leur version actualisée;
- g) "code III", la résolution A.1070 (28) ("Code d'application des instruments de l'OMI"), adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), partie 2, à l'exception des points 16, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 et 41, 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, inspections 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 dûment habilitée par l'autorité compétente d'un État membre, sur une 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) "autre personnel aidant à l'exécution des visites", une personne dûment habilitée par l'autorité compétente de l'État membre ou par un organisme agréé agissant pour son compte, qui peut aider les experts de l'État du pavillon à effectuer des visites, spécifiées par l'autorité compétente, et qui satisfait 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 du navire et son équipage sont conformes aux certificats qui se trouvent à bord; lorsque l'inspection n'est pas effectuée à bord, elle garantit le même niveau de sécurité et d'assurance que celui des inspections à bord;
- j) "HSSC", la résolution A.1156 (32) ("Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats" 2021, dans sa version actualisée, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI))."

2) 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 prend les mesures qu'il juge appropriées pour s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables. Ces mesures peuvent être prises par un organisme agréé agissant au nom de l'État membre, lorsqu'il y est dûment autorisé par l'autorité compétente. En particulier, il vérifie les antécédents du navire en matière de sécurité au moyen, lorsqu'ils existent, des rapports d'inspection et des certificats figurant dans sa propre base de données ou, le cas échéant, dans la base de données des informations sur les navires visée à l'article 6 *bis* dans le cas des États membres qui ont choisi cette solution. Il 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."

3) 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 imposées par les conventions conformément aux conditions qui y sont prévues et eu égard aux navires visés par ces conventions.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires battant leur pavillon se conforment aux règles, aux règlements et aux normes internationaux se rapportant aux conventions. Les États membres prennent en outre les mesures suivantes:

- a) (supprimé)
- b) veiller à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon aient été inspectés conformément aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) et à ses annexes dans la mesure où cela est jugé nécessaire;
- b *bis*) 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
- c) procéder aux inspections de l'État du pavillon pour vérifier que l'état réel du navire est conforme aux certificats qui lui ont été délivrés; ces inspections peuvent être effectuées selon une approche fondée sur les risques, qui peut inclure 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'accidents très graves;
 - iii) navires ayant été immobilisés ou fait l'objet d'un avis d'interdiction d'exploitation par une autorité chargée du contrôle par l'État du port;

iv) navires dépassant 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 effectuées conformément à la législation nationale, dans la mesure jugée appropriée par chaque État membre.

Les États membres peuvent s'écarter de l'approche fondée sur les risques et effectuer des inspections de l'État du pavillon en utilisant leurs propres procédures, instructions et informations pertinentes en conformité avec le code III.

3. Les États membres veillent à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection effectuée conformément au paragraphe 2, point c), dans un délai approprié déterminé par l'État du pavillon.

4. À l'issue d'une inspection de l'État du pavillon, l'inspecteur de l'État du pavillon rédige un rapport sur les résultats de son travail.

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, en propre ou par délégation, en fonction de la taille et du type de sa flotte et compte tenu de la mise en œuvre des processus, procédures et 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 et inspecteurs de l'État du pavillon ainsi que de tout autre personnel aidant à l'exécution des visites et des organismes agréés.

3. Les États membres mettent en place ou conservent des capacités de réexamen de la conception et de prise de décision technique, en propre ou par délégation, en fonction de la taille et du type de leur flotte.

4. (supprimé)

Article 4 quater

Formation et renforcement des capacités

1. Le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections, 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 experts et inspecteurs de l'État du pavillon et le tenir à jour, en tenant compte des obligations nouvelles ou supplémentaires découlant des conventions et instruments visés dans le code III."

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe unique devient le paragraphe 1;

b) le paragraphe 2 suivant est ajouté:

"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."

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

"Article 6

Informations et échanges électroniques

1. Les États membres veillent à ce que, au minimum, les informations énumérées ci-après concernant les navires battant leur pavillon soient accessibles en format électronique:
 - a) caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.);
 - b) date de validité des certificats réglementaires (sans restrictions ou provisoires);
 - c) identité des organismes agréés ayant participé à la certification du navire;
 - d) (supprimé)
 - e) (supprimé)
 - f) identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des douze derniers mois;
 - g) (supprimé)
2. (supprimé)

6) 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. 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 et peut être dotée de fonctionnalités semblables à 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) communiquent les informations visées à l'article 6; et
- b) peuvent transférer à la base de données des informations sur les navires des informations relatives aux inspections réalisées conformément à la présente directive, notamment les informations relatives aux anomalies et aux certificats; et
- c) peuvent utiliser cette base de données pour délivrer, signer, approuver, prolonger et retirer des certificats électroniques pour leurs navires,

en veillant à ce que les informations soient compatibles et interopérables.

2 bis. Les États membres peuvent utiliser leurs propres bases de données pour collecter les informations visées à l'article 6. Ces informations sont communiquées à la Commission au moins une fois par an. La Commission les intègre dans la base de données des informations sur les navires.

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 visée au paragraphe 1 du présent article et au 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'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil⁵.

5. Les États membres qui ont choisi d'utiliser la base de données veillent à ce que la date de validité des certificats réglementaires visés à l'article 6, paragraphe 1, point b), soit transmise par voie électronique à la base de données des informations sur les navires visée au paragraphe 1 du présent article en utilisant les spécifications fonctionnelles et techniques de l'interface de communication électronique harmonisée au sens de l'article 24 *bis* de la directive 2009/16/CE.

5 *bis*. La Commission adopte des actes d'exécution pour définir le fonctionnement et les capacités de la base de données visée à l'article 6 *bis*, paragraphe 2, point a). Les États membres qui communiquent des données en application du paragraphe 2 *bis* du présent article ont accès aux informations de la base de données soumises conformément à l'article 6 *bis*, paragraphe 2, point a), dans les conditions définies dans ces actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10, paragraphe 2."

⁵ 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).

7) 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 se soumettre à l'audit de leur administration par l'OMI selon le cycle adopté par l'OMI.

2. (supprimé)

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

8) L'article 8 est modifié comme suit:

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

"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 une définition des responsabilités et des pouvoirs du personnel exécutant des visites, des inspections, des audits et des vérifications et du personnel de l'État du pavillon qui gère, exécute et vérifie des travaux ayant trait aux obligations de l'État du pavillon au titre des conventions, 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 les inspecteurs non exclusifs de l'État du pavillon, 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 le reste du personnel aidant à l'exécution des visites.

Chaque État membre veille à ce que les inspecteurs non exclusifs de l'État du pavillon et le reste du personnel aidant à l'exécution des visites aient reçu un enseignement et une formation et soit 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 effectuant une visite, une vérification ou une inspection et en ce qui concerne son indépendance à l'égard des travaux à effectuer.

Trois ans après la date de transposition de la présente directive, le système de gestion de la qualité couvre les aspects se rapportant au présent article.";

a2) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

Les États membres qui figurent sur la liste des pays peu performants publiée dans le plus récent rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (ci-après dénommé "mémorandum") 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 mémorandum.

Ce 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 performants.";

b) (supprimé)

(9) L'article 9 est supprimé.

10) (supprimé)

(11) 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) n° 2099/2002. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique."

12) (supprimé)

13) (supprimé)

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

"3. Par dérogation au paragraphe 1, premier alinéa, les États membres qui n'ont pas de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger à l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive tant qu'ils satisfont à la condition susmentionnée. Tout État membre qui a l'intention de faire usage de cette dérogation le notifie à la Commission au plus tard le *[date de transposition]*. 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 transposé et mis en œuvre la présente directive."

14) (supprimé)

Article 2

Transposition

Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [*OP: veuillez insérer la date correspondant à quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative*], 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 ..., le

Par le Parlement européen

Le président/La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente
