

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'État du port)

(2000/C 212 E/06)

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

COM(2000) 142 final — 2000/0065(COD)

(Présentée par la Commission le 22 mars 2000)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 95/21/CE met en place dans la Communauté européenne un contrôle des navires par l'État du port basé sur des procédures d'inspection et d'immobilisation uniformes.
- (2) Il est nécessaire de tenir compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui sont entrées en vigueur, ainsi que des développements intervenus dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.
- (3) Certains navires présentent en raison de leur âge, de leur pavillon et de leurs antécédents un risque manifeste pour la sécurité en mer et l'environnement marin. Il convient par conséquent de refuser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté, à moins qu'il ne soit démontré qu'ils peuvent être exploités sans danger dans les eaux de la Communauté. Des lignes directrices doivent être établies pour détailler les procédures applicables à la mesure de refus d'accès et à la levée du refus d'accès. La liste des navires dont l'accès aux ports de la Communauté a été refusé doit être publiée et affichée par le système d'information Sirenac.
- (4) Les navires présentant un coefficient de ciblage élevé représentent un risque particulièrement important d'accident ou de pollution qui justifie la nécessité de prévoir leur inspection à chaque escale dans un port de la Communauté.
- (5) Les catégories de navires énumérées à l'annexe V présentent également un risque important d'accident ou de pollution à partir d'un certain âge. Le large pouvoir d'appréciation laissé à l'autorité d'inspection de sélectionner ou non de tels navires en vue d'une inspection renforcée ne permet pas d'obtenir l'uniformisation des pratiques requise au sein de la Communauté. Il est par conséquent nécessaire de rendre l'inspection de ces navires obligatoire.
- (6) Le contenu des inspections renforcées faisant l'objet des lignes directrices établies à l'annexe V, partie B, est susceptible de varier considérablement à la discrétion de l'autorité d'inspection. Il est en conséquence indispensable de rendre ces lignes directrices obligatoires. Il convient toutefois de prévoir une exception lorsque la conduite d'une inspection sur de tels navires, en particulier compte tenu de l'état des citernes à cargaison du navire ou de contraintes opérationnelles liées aux opérations de chargement ou de déchargement, n'est pas possible ou entraînerait des risques trop importants pour la sécurité du navire et de son équipage, ainsi que pour la sécurité dans l'enceinte portuaire.
- (7) Les défaillances structurelles affectant un navire sont susceptibles d'aggraver le risque d'accident en mer. Lorsqu'il s'agit d'un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, de tels accidents peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour l'environnement. Il convient que l'autorité d'inspection procède à un examen visuel des parties accessibles du navire, en vue de détecter le cas échéant une corrosion excessive, et de prendre les mesures de suivi qui s'imposent, en particulier à l'égard des sociétés de classification responsables de la qualité structurelle des navires.
- (8) Une inspection renforcée basée sur la vérification obligatoire d'un certain nombre d'éléments du navire nécessite un temps et une organisation approfondies. Il convient de faciliter la tâche de préparation de l'inspection, et d'en augmenter par là-même l'efficacité. A cette fin, le capitaine ou l'exploitant de tout navire se rendant dans un port de la Communauté doivent notifier un certain nombre d'informations à caractère opérationnel.
- (9) Compte tenu des risques de pollution majeure causés par les navires pétroliers et compte tenu également du fait que la grande majorité des anomalies conduisant à l'immobilisation concernent des navires de plus de quinze ans, il y a lieu d'appliquer le régime des inspections renforcées aux pétroliers à partir de l'âge de quinze ans.

- (10) Le rôle croissant du contrôle des navires par l'État du port dans la lutte contre les pratiques inférieures aux normes entraîne un accroissement global des tâches des inspecteurs. Un effort tout particulier doit donc être conduit pour éviter les inspections redondantes et améliorer l'information des inspecteurs sur le contenu des inspections effectuées dans les ports précédents. À cet effet, le rapport d'inspection rédigé par l'inspecteur à l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée doit comporter l'indication des parties du navire ayant fait l'objet d'une inspection. L'inspecteur du port suivant où le navire fait escale pourra ainsi tenir compte de cette information et, le cas échéant, décider de ne pas inspecter une partie du navire lorsque aucune anomalie n'y avait été décelée lors de l'inspection précédente.
- (11) L'administration de l'État du pavillon d'un navire inspecté ou la société de classification concernée doit disposer des informations sur le résultat de l'inspection afin d'assurer un suivi plus efficace de l'évolution, et le cas échéant de la détérioration de l'état du navire, afin de prendre lorsqu'il en est encore temps les mesures de remédiation nécessaires.
- (12) Une pollution accidentelle par hydrocarbures est susceptible de provoquer des dommages considérables à l'environnement et à l'économie de la région concernée. Il convient en conséquence de vérifier que les pétroliers qui font escale dans les ports de l'Union européenne bénéficient d'une couverture appropriée de ces risques. À l'occasion de chaque inspection d'un navire pétrolier transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, l'inspecteur doit vérifier la présence à bord d'une assurance ou une autre garantie financière pour couvrant les dommages par pollution, conformément à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992.
- (13) La transparence des informations relatives aux navires inspectés et immobilisés constitue un élément essentiel de toute politique visant à dissuader l'utilisation de navires inférieurs aux normes de sécurité. Dans ce cadre, il y a lieu de compléter la liste des informations publiées par la mention de l'identité de l'affréteur du navire. Il convient également de fournir au public une information plus complète et plus claire sur les inspections et les immobilisations qui sont effectuées dans les ports de l'Union européenne. Il s'agit en particulier des informations concernant les visites plus approfondies effectuées à bord des navires, tant par les autorités de l'État du port que par les sociétés de classification, ainsi que d'une explication du suivi donné par les autorités de l'État du port ou les sociétés de classification concernée à une immobilisation prononcée en vertu de la directive.
- (14) La détection des cas de mauvaise application de la directive, ou le cas échéant des pratiques laxistes dans certains ports de la Communauté est essentielle pour éviter les risques de niveaux inégaux de sécurité et de distorsion de concurrence entre ports et régions de l'Union européenne. À cette fin, la Commission doit disposer d'informations plus détaillées, concernant en particulier les mouvements de navires dans les ports, pour être en mesure d'effectuer un examen approfondi des conditions d'application de la directive. De telles informations doivent être fournies annuellement à la Commission pour lui permettre d'intervenir plus rapidement lorsque des anomalies sont constatées dans l'application de la directive.
- (15) Les dispositions de la directive 95/21/CE concernant la procédure relative au comité doivent être amendées pour prendre en compte la décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (16) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive constituant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil, il convient de les adopter selon la procédure réglementaire prévue à l'article 5 de cette décision.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 95/21/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre est remplacé par le titre suivant:

«Directive 95/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port».

- 2) L'article 2 est modifié comme suit:

- a) le point 1 est modifié comme suit:

- i) le tiret suivant est ajouté:

« — la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992.»

- ii) la date du 1^{er} juillet 1999 est remplacée par la date du 1^{er} juillet 2000.

- b) au point 2, la date du 1^{er} juillet 1999 est remplacée par la date du 1^{er} juillet 2000.

- 3) L'article 5 est modifié comme suit:

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

«1. L'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6 et à l'article 7, correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant l'année civile écoulée.»

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

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

«2. L'autorité compétente veille à ce que tout navire non soumis à inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 6.

En ce qui concerne la sélection des autres navires en vue d'une inspection, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité de la manière suivante:

- les navires visés à l'annexe I, partie 1, font l'objet d'une priorité absolue, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage;
- les navires visés à l'annexe I, partie 2, sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage.»

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

«Article 7

Inspection renforcée obligatoire de certains navires

1. Les États membres veillent à ce que les navires classés dans une catégorie de l'annexe V, point A, soient soumis à une inspection renforcée dans le premier port visité après une période de douze mois suivant la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un État membre. Toutefois, entre deux inspections renforcées, ces navires peuvent être soumis à l'inspection prévue à l'article 6 paragraphes 1 et 2.

2. L'exploitant ou le capitaine d'un navire visé au paragraphe précédent notifie au plus tard deux jours ouvrables avant l'heure prévue d'arrivée dans un port d'un État membre, ou depuis le port de départ si l'heure prévue d'arrivée est inférieure à deux jours ouvrables, toutes les informations figurant à l'annexe V, point B, à l'autorité compétente de l'État membre concerné.

Tout navire qui n'a pas transmis à l'autorité compétente concernée les informations visées ci-dessus fera l'objet d'une inspection, conformément à l'article 6, lors de son escale au port de destination.

3. L'annexe V point C contient des lignes directrices obligatoires concernant cette inspection renforcée.»

5) L'article 7 bis suivant est inséré:

«Article 7 bis

Mesures de refus d'accès concernant certains navires soumis à inspection renforcée

1. Les États membres veillent à ce que l'accès aux ports de la communauté soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 11, paragraphe 6, aux navires de plus de

15 ans classés dans l'une des catégories de l'annexe V, point A, lorsque ces navires:

- ont été immobilisés plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un État membre, et
- battent le pavillon d'un État figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum de Paris.

La mesure de refus d'accès est applicable dès que le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet de la troisième immobilisation.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les États membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe V, point D.

3. La Commission publie semestriellement les informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application du présent article.»

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

«Article 8

Rapport d'inspection

1. À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport d'inspection contenant au moins les informations figurant à l'annexe X et mentionnant les résultats de l'inspection, les parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection, dans le cas d'une inspection détaillée ou renforcée, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant.

2. Une copie du rapport d'inspection est remise au capitaine du navire, à l'administration de l'État du pavillon ainsi qu'à l'organisme agréé chargé des visites des navires et de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'État du pavillon conformément aux conventions internationales. En cas d'anomalies justifiant l'immobilisation du navire, le document fourni au capitaine en vertu du paragraphe 1 comprend des indications relatives à la future publication de l'immobilisation conformément aux dispositions de la présente directive.»

7) À l'article 9, paragraphe 5, les termes «ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire sont également informés, le cas échéant.» sont remplacés par les termes «ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'État du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.

- 8) À l'article 10, paragraphe 1, les termes «ou de refus d'accès» sont insérés après les termes «contre une décision d'immobilisation».
- 9) À l'article 14, le paragraphe 2 est modifié comme suit:
- a) les termes «Sirenac E» sont remplacés par le terme «Sirenac»,
- b) l'alinéa suivant est ajouté:
- «En vue de la conduite des inspections visées à l'article 6 et à l'article 7, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS, dès qu'il sera opérationnel.»
- 10) À l'article 15, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les informations énumérées à l'annexe VIII, partie I et II, ainsi que les informations sur les changements, suspensions et retraits de classe visés à l'article 15, paragraphe 3, de la directive 94/57/CE doivent être disponibles dans le système d'information Sirenac. Elles sont rendues publiques, dans le cadre du système d'informations EQUASIS, lorsque celui-ci sera opérationnel, dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.»
- 11) Les articles 17 et 18 sont remplacés par le texte suivant:
- «Article 17
- Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre**
- Les États membres fournissent à la Commission, les informations énumérées à l'annexe X suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.»
- «Article 18
- Comité de réglementation**
1. La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.»
- 12) À l'article 19, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) adapter les obligations visées à l'article 5, à l'exception du chiffre de 25 % visé au paragraphe 1, et aux articles 6, 7, 8, 15 et 17, ainsi qu'aux annexes visées par lesdits articles, sur la base de l'expérience acquise à la lumière de la mise en œuvre de la présente directive et compte tenu de l'évolution du memorandum d'entente;»
- 13) L'annexe I, partie II est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.
- 14) À l'annexe II, le point 35 suivant est ajouté:
- «35. Certificat international d'assurance ou autre garantie financière concernant la couverture des dommages par pollution (pour les pétroliers visés par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son Protocole de 1992).»
- 15) À l'annexe III, point 1, les termes «II-8 et II-11» sont remplacés par les termes «et II-8.»
- 16) L'annexe V est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive:
- 17) L'annexe VI est modifiée comme suit:
- a) Au point 3.1, les termes «Absence des certificats valables» sont remplacés par les termes «Absence des certificats et documents valables».
- b) Au paragraphe 3.2, le point suivant est ajouté:
- «13. Non-exécution du programme renforcé d'inspections en vertu de la résolution A.744(18).»
- c) au paragraphe 3.6, le point suivant est ajouté:
- «5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol.»
- 18) L'annexe VIII est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive.
- 19) Les annexes IX et X dont le texte figure à l'annexe IV de la présente directive sont ajoutées.
- Article 2*
- Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... 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*
- La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.
- Article 4*
- Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE I

L'annexe I, partie II, est remplacée par le texte suivant:

«II. **Coefficient global de ciblage**

Les navires suivants sont à inspecter en priorité:

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1^{er} janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun État membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.
4. Les navires battant le pavillon d'un État figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;
 - b) anomalies à supprimer au prochain port;
 - c) anomalies à supprimer dans les 14 jours;
 - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.Si des actions appropriées ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.
6. Les navires pour lesquelles des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 2 de la présente directive.
9. Les navires battant pavillon d'un pays dont le taux d'anomalie est supérieur à la moyenne.
10. Les navires battant le pavillon d'un pays dont les anomalies de classe sont supérieures à la moyenne.
11. Les navires de plus de 13 ans d'âge.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac, conformément à l'annexe I, section 1 du mémorandum d'entente de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10, et 11.

Si, dans les trois mois suivant la fixation de nouvelles valeurs du coefficient de ciblage dans le cadre du mémorandum d'entente, la Commission estime que ces valeurs ne sont pas adéquates, elle peut décider, conformément à la procédure prévue à l'article 19 de la directive 95/21/CE, que ces valeurs ne s'appliquent pas aux fins de la présente directive.»

ANNEXE II

L'annexe V est remplacée par l'annexe suivante:

«ANNEXE V

A. CATÉGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCÉE (en vertu de l'article 7 paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers à simple coque de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2 a) et b) de la directive 1999/35/CE.

B. INFORMATIONS À NOTIFIER À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE (en vertu de l'article 7 paragraphe 2)

- A. nom,
- B. pavillon,
- C. le cas échéant numéro OMI d'identification du navire,
- D. port en lourd,
- E. date de construction du navire,
- F. pour les navires-citernes:
 - F.a) configuration: simple coque, simple coque avec SBT, double coque,
 - F.b) conditions des citernes à cargaison et à ballast: pleines, vides, inertées,
 - F.c) volume et nature de la cargaison,
- G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,
- H. durée prévue de l'escale.
- I. Opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres)
- J. Date et lieu de la dernière inspection effectuée au titre du contrôle par l'État du port

C. PROCÉDURES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCÉE DE CERTAINES CATÉGORIES DE NAVIRES (visées à l'article 7 paragraphe 3)

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

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)
 - Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
 - Inspection de l'éclairage de secours

- Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale
- Fonctionnement des pompes d'assèchement
- Fermeture des portes étanches
- Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage
- Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible
- Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio
- Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

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

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

3. VRAQUIERS

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

- Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont
- Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écoutille
- Fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales
- Accès aux cales
- Évaluation de la sécurité de la structure sur la base des rapports des visites de la structure, des rapports d'appréciation de l'état du navire, des rapports sur les mesures d'épaisseur et du document descriptif visés par la résolution A.744(18) de l'OMI.

4. PÉTROLIERS

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

- Système fixe de production de mousse installé sur le pont
- Système de lutte contre l'incendie

- Inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- Contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- Examen de l'aspect et de la corrosion éventuelle d'au moins l'une des citernes à ballast.
- Évaluation de la sécurité de la structure sur la base des rapports des visites de la structure, des rapports d'appréciation de l'état du navire, des rapports sur les mesures d'épaisseur et du document descriptif visés par la résolution A.744(18) de l'OMI.

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

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

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

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

D. LIGNES DIRECTRICES OBLIGATOIRES RELATIVES AU REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ (en vertu de l'article 7 bis paragraphe 2)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 7 bis sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel la troisième immobilisation du navire est prononcée informe par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire.

L'autorité compétente en informe également l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, la Commission européenne, le Centre Administratif des Affaires Maritimes et le Secrétariat du Mémoire de Paris.

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

2. La mesure de refus d'accès peut être levée si le propriétaire ou l'exploitant du navire est en mesure de démontrer à la satisfaction de l'autorité compétente du port de destination que le navire peut être exploité sans danger pour la sécurité des passagers ou de l'équipage, ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.
3. À cette fin, le propriétaire ou l'exploitant adresse une demande formelle de lever la mesure de refus d'accès à l'État membre du port de destination dans la Communauté. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'État du pavillon, ou de la société de classification agissant en son nom, que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales et satisfait aux conditions mentionnées au paragraphe 2. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'une attestation de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société.
4. Lorsque la demande de levée du refus d'accès est présentée conformément au paragraphe 3, l'État membre du port de destination, sur la base des éléments fournis par le propriétaire ou l'exploitant du navire autorise le navire à rejoindre le port de destination indiqué, uniquement dans le but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au paragraphe 2.

Dès son arrivée au port de destination, le navire est soumis à une inspection renforcée, aux frais du propriétaire ou de l'exploitant. L'inspection renforcée doit porter au moins sur les éléments pertinents contenus dans l'annexe V, point C, ainsi que sur les éléments ayant fait l'objet d'un contrôle lors de la dernière immobilisation dans un port d'un État membre.

L'inspection renforcée visée à l'alinéa précédent est conduite par des inspecteurs de l'État membre du port de destination, assistés d'inspecteurs d'un organisme agréé aux termes de la directive 94/57/CE, ne détenant aucun intérêt commercial dans le navire visité.

5. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'État membre conformément au paragraphe 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

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, la Commission européenne, le Centre Administratif des Affaires Maritimes et le Secrétariat du Mémorandum de Paris.

6. Les informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté sont rendues disponibles dans le système Sirenac et publiées conformément aux dispositions de l'article 15 et de l'annexe VIII.»

ANNEXE III

L'annexe VIII est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE VIII

Publication d'informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des États membres
(visées à l'article 15)

I. Les informations publiées conformément à l'article 15, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type du navire,
- la jauge brute,
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affréteur et le type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps),
- l'État du pavillon,
- la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
- la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,

- le port et la date de la dernière inspection renforcée, et, le cas échéant l'indication qu'une immobilisation a été prononcée,
- le port et la date de la dernière visite spéciale, et l'indication de l'organisme qui a effectué la visite,
- le nombre des immobilisations au cours des 24 derniers mois,
- le pays et le port d'immobilisation,
- la date de levée de l'immobilisation,
- la durée de l'immobilisation, en jours,
- le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
- la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification
- si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
- l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
- la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté.

II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 15, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
 - le numéro IMO,
 - le type de navire,
 - la jauge brute,
 - l'année de construction,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur et le type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps),
 - l'État du pavillon,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le pays, le port et la date d'inspection,
 - le nombre des anomalies, par catégorie d'anomalie.»
-

ANNEXE IV

Les annexes IX et X suivantes sont ajoutées:

«ANNEXE IX

Rapport d'inspection établi en application de l'article 8

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

I. Informations générales

1. Autorité compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire
6. Numéro OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction
11. La société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. La société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon
13. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrèteur, et type d'affrètement (affrètement au voyage ou affrètement à temps), pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection

II. Informations relatives à l'inspection

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

[illegible]