

DIRECTIVE 2009/21/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 avril 2009****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 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 européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de la Communauté et celle des citoyens qui l'utilisent, ainsi que la protection de l'environnement.
- (2) En ce qui concerne la navigation internationale, l'adoption d'une série de conventions dont l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «OMI») est la dépositaire a permis de mettre en place un cadre complet renforçant la sécurité maritime et la protection de l'environnement contre la pollution par les navires.
- (3) En vertu des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) et des conventions dont l'OMI est dépositaire (ci-après dénommées «conventions de l'OMI»), il appartient aux États parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures qui peuvent être nécessaires pour

donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière à ce que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés et que leurs équipages se composent de gens de mer compétents.

- (4) Il convient de tenir dûment compte de la convention du travail maritime, qui a été adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) en 2006 et qui traite également des obligations liées à l'État du pavillon.
- (5) Le 9 octobre 2008, les États membres ont adopté une déclaration dans laquelle ils ont unanimement reconnu l'importance de l'application des conventions internationales concernant les obligations de l'État du pavillon afin d'améliorer la sécurité maritime et de contribuer à la prévention de la pollution causée par les navires.
- (6) La mise en œuvre des procédures recommandées par l'OMI dans la circulaire MSC/Circ. 1140/MEPC/Circ. 424 du 20 décembre 2004 sur le transfert de navires entre États devrait renforcer les dispositions des conventions de l'OMI et de la législation communautaire sur la sécurité maritime en matière de changement de pavillon et devrait améliorer la transparence dans les rapports entre États du pavillon, dans l'intérêt de la sécurité maritime.
- (7) La disponibilité d'informations concernant les navires battant pavillon d'un État membre ainsi que les navires ayant quitté le registre d'un État membre devrait rendre plus transparente la performance de la flotte de haute qualité, contribuer à un meilleur contrôle du respect des obligations de l'État du pavillon et garantir l'égalité de traitement entre les administrations.
- (8) Afin d'aider les États membres à améliorer encore leurs performances en tant qu'États du pavillon, il importe que leur administration soit régulièrement soumise à un audit.
- (9) Une certification de la qualité des procédures administratives conforme aux normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou à des normes équivalentes devrait par ailleurs garantir l'égalité de traitement entre les administrations.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 29 mars 2007 (JO C 27 E du 31.1.2008, p. 140), position commune du Conseil du 9 décembre 2008 (JO C 330 E du 30.12.2008, p. 13) et position du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

(10) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec 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⁾.

(11) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'instauration et la mise en œuvre de mesures appropriées dans le domaine du transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet:

- a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations 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.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de la législation maritime communautaire, telle qu'énumérée à l'article 2, point 2), du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) ⁽²⁾ ni de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) ⁽³⁾.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique à l'administration de l'État membre du pavillon battu par le navire.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 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 et pour lequel un certificat est requis;
- b) «administration», les autorités compétentes de l'État membre du pavillon battu par le navire;
- c) «organisme agréé», un organisme agréé conformément au 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 (refonte) ⁽⁴⁾;
- d) «certificats», les certificats légaux délivrés conformément aux conventions pertinentes de l'OMI;
- e) «audit de l'OMI», un audit mené conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24), adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 1^{er} décembre 2005.

Article 4

Conditions à satisfaire pour autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre le pavillon d'un État membre

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. En particulier, il vérifie, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité. 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.

2. Chaque fois qu'un autre État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment le pavillon d'un État membre, l'État membre concerné fournit rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

⁽⁴⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

*Article 5***Immobilisation d'un navire battant le pavillon d'un État membre**

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

*Article 6***Mesures d'accompagnement**

Les États membres veillent à ce que, au minimum, les informations énumérées ci-après concernant les navires battant leur pavillon soient conservées et demeurent aisément accessibles aux fins de la présente directive:

- a) caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.);
- b) dates des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires et complémentaires, ainsi que des audits;
- c) identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;
- d) identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et des dates des inspections;
- e) résultat des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port (anomalies: oui ou non, immobilisations: oui ou non);
- f) informations concernant les accidents maritimes;
- g) identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des douze derniers mois.

*Article 7***Procédure d'audit de l'État du pavillon**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que leur administration soit soumise à un audit de l'OMI au moins une fois tous les sept ans, sous réserve d'une réponse positive de l'OMI à la demande introduite en temps voulu par l'État membre concerné, et publient les conclusions de l'audit conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité.

Le présent article arrive à expiration au plus tard le 17 juin 2017, ou à une date antérieure, comme établi par la Commission conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 10, paragraphe 2, si un système d'audit obligatoire des États membres de l'OMI est entré en vigueur.

*Article 8***Système de gestion de la qualité et évaluation interne**

1. Le 17 juin 2012 au plus tard, chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour 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.

2. Les États membres qui figurent sur la liste noire ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste grise 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 de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise.

*Article 9***Rapports**

Tous les cinq ans et pour la première fois le 17 juin 2012 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive.

Ce rapport contient une évaluation des performances des États membres en tant qu'États du pavillon.

*Article 10***Procédure de 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 l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à deux mois.

*Article 11***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 17 juin 2011. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

*Article 12***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 13***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS
