

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2013/38/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 12 août 2013

portant modification de 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,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommée «CTM 2006»), dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes mises à jour figurant dans les conventions et recommandations internationales du travail maritime en vigueur, ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.
- (2) La décision 2007/431/CE du Conseil ⁽³⁾ a autorisé les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la CTM 2006. Il convient, dès lors, que les États membres la ratifient dès que possible.
- (3) Lorsqu'ils procèdent à des inspections au titre du contrôle par l'État du port conformément à la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ⁽⁴⁾, en ce qui concerne les questions couvertes par les

conventions qu'ils n'ont pas encore ratifiées et qui prévoient que chaque navire fait l'objet d'un contrôle par des fonctionnaires dûment autorisés lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre État contractant ou d'une autre partie contractante, les États membres devraient tout mettre en œuvre pour se conformer aux procédures et pratiques prévues par ces conventions et donc s'abstenir de faire un rapport, en ce qui concerne le contrôle par l'État du port, à l'Organisation maritime internationale (OMI) et/ou à l'OIT. Les États membres qui n'ont pas encore ratifié une convention internationale visée par la directive 2009/16/CE au moment de l'entrée en vigueur de celle-ci devraient s'efforcer d'établir à bord de leurs navires des conditions similaires à celles prévues par ladite convention.

- (4) Afin d'assurer une approche harmonisée pour l'application effective des normes internationales par les États membres lorsqu'ils procèdent à des inspections, que ce soit au titre du contrôle par l'État du pavillon ou du contrôle par l'État du port, et d'éviter tout conflit entre le droit international et le droit de l'Union, les États membres devraient s'efforcer de ratifier les conventions avant la date à laquelle elles entrent en vigueur, du moins pour ce qui concerne les éléments de ces conventions qui relèvent de la compétence de l'Union.
- (5) La CTM 2006 fixe des normes relatives au travail maritime pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et du pavillon des navires à bord desquels ils servent.
- (6) Aux fins de la directive 2009/16/CE, il est préférable que les termes de «gens de mer» ou «marin» et «équipage», plutôt que d'y être définis, s'entendent à chaque fois conformément aux définitions qui figurent dans les conventions internationales applicables ou au sens desdites conventions. En particulier, pour toute question liée à la mise en œuvre de la CTM 2006, le terme «équipage» devrait s'entendre au sens de «gens de mer» ou «marin» selon la définition figurant dans la CTM 2006.

⁽¹⁾ JO C 299 du 4.10.2012, p. 153.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 2 juillet 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 juillet 2013.

⁽³⁾ JO L 161 du 22.6.2007, p. 63.

⁽⁴⁾ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

- (7) Pour toute question couverte par la présente directive et liée à la mise en œuvre de la CTM 2006, y compris en ce qui concerne les navires auxquels le code international

de gestion de la sécurité ne s'applique pas, toute référence faite dans la directive 2009/16/CE à une «compagnie» devrait s'entendre au sens de «armateur» selon la définition figurant dans la CTM 2006, puisque celle-ci correspond mieux aux besoins spécifiques de la CTM 2006.

- (8) Une partie substantielle des normes de la CTM 2006 est mise en œuvre dans le droit de l'Union au moyen de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006⁽¹⁾ et 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)⁽²⁾. Les normes de la CTM 2006 qui entrent dans le champ d'application de la directive 2009/13/CE ou de la directive 1999/63/CE doivent être mises en œuvre par les États membres en conformité avec ces directives.
- (9) D'une manière générale, les mesures adoptées afin d'appliquer la présente directive ne devraient en aucun cas constituer pour les États membres un motif justifiant une réduction du niveau général de protection que le droit social de l'Union applicable garantit aux gens de mer à bord des navires battant pavillon d'un État membre.
- (10) La CTM 2006 contient des dispositions d'exécution définissant les responsabilités des États remplissant des obligations de contrôle par l'État du port. Afin de préserver la sécurité et d'éviter des distorsions de concurrence, les États membres devraient pouvoir vérifier la conformité aux dispositions de la CTM 2006 de tout navire faisant escale dans leurs ports et leurs mouillages, quel que soit l'État dont il bat pavillon.
- (11) Le contrôle par l'État du port est régi par la directive 2009/16/CE, qui devrait citer la CTM 2006 parmi les conventions dont la mise en œuvre est vérifiée par les autorités des États membres dans leurs ports.
- (12) Lorsqu'ils procèdent à des inspections au titre du contrôle par l'État du port conformément à la directive 2009/16/CE, les États membres devraient tenir compte des dispositions de la CTM 2006 qui prévoient que le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la CTM 2006.
- (13) Le droit de l'Union devrait également refléter les procédures prévues dans la CTM 2006 en ce qui concerne le traitement des plaintes à terre relatives aux questions qu'elle couvre.
- (14) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2009/16/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. La Commission devrait être habilitée à adopter des actes d'exécution pour 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; pour assurer des conditions uniformes pour la portée des inspections renforcées, y compris les points à risque à vérifier; pour assurer une application uniforme des procédures pour le contrôle et le contrôle de sûreté des navires; pour établir un format électronique harmonisé pour la communication des plaintes liées à la CTM 2006; pour mettre en œuvre des procédures harmonisées permettant la communication des anomalies manifestes par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires ainsi que des actions de suivi prises par les États membres; et pour établir les modalités détaillées de publication des informations sur les compagnies dont le respect des normes est faible et très faible, les critères pour l'agrégation des données pertinentes et la fréquence des mises à jour. Il s'agit d'un exercice très technique qui doit s'effectuer dans le cadre des principes et critères qui ont été établis par ladite directive. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le 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⁽³⁾.
- (15) La Commission ne devrait pas adopter les actes d'exécution portant sur la 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, sur les rapports établis par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires, notamment au sujet des procédures harmonisées permettant la communication des anomalies manifestes par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires ainsi que des actions de suivi prises par les États membres, et sur les modalités détaillées de publication des informations relatives aux compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible, lorsque le comité visé par la présente directive n'émet pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (16) Lorsqu'elle adopte des actes d'exécution, la Commission devrait expressément tenir compte des compétences spécialisées et de l'expérience acquises dans le cadre du système d'inspection dans l'Union et s'appuyer sur les compétences spécialisées du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port signé à Paris le 26 janvier 1982 (ci-après dénommé «mémorandum d'entente de Paris»), dans sa version actualisée.
- (17) Les actes d'exécution, y compris les références aux instructions et directives du mémorandum d'entente de Paris, ne devraient pas compromettre l'exercice du jugement professionnel des inspecteurs ou de l'autorité compétente, ni la flexibilité prévue par la directive 2009/16/CE.

(1) JO L 124 du 20.5.2009, p. 30.

(2) JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.

(3) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- (18) Il convient que la base de données des inspections visée dans la directive 2009/16/CE soit adaptée et développée en fonction des modifications apportées par la présente directive, ou des modifications adoptées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.
- (19) Le mémorandum d'entente de Paris vise à mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes grâce à un système harmonisé de contrôle par l'État du port, comprenant l'inspection coordonnée des navires faisant escale dans les ports, y compris les ports des États membres, de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Ces inspections visent à vérifier que les navires respectent les normes internationales en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement et que les conditions de vie et de travail des gens de mer sont appropriées, conformément aux conventions internationales en vigueur. Lors de la conduite des inspections et lorsqu'il est fait référence aux instructions et directives du mémorandum d'entente de Paris, il devrait être tenu compte du fait que lesdites instructions et directives sont élaborées et adoptées dans un souci de cohérence et pour fournir des éléments utiles aux fins des inspections, de manière à favoriser le plus grand degré de convergence possible.
- (20) Afin d'effectuer l'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord ainsi que de leur formation et qualifications, permettant de vérifier que celles-ci sont conformes aux prescriptions de la CTM 2006, les inspecteurs doivent avoir le niveau de formation nécessaire. L'Agence européenne pour la sécurité maritime et les États membres devraient promouvoir la question de la formation des inspecteurs aux fins du contrôle du respect de la CTM 2006.
- (21) Afin de permettre à la Commission d'actualiser rapidement les procédures pertinentes et de contribuer ainsi à la mise en place de conditions de concurrence équitables au niveau mondial pour le transport maritime, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les modifications à apporter à l'annexe VI de la directive 2009/16/CE contenant la liste des «instructions» adoptées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, afin que les procédures applicables et exécutoires sur le territoire des États membres restent conformes aux procédures convenues au niveau international et aux conventions pertinentes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (22) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux atteints 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 tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) La directive 2009/16/CE devrait dès lors être modifiée en conséquence.
- (24) Conformément à l'article VIII, la CTM 2006 entre en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 membres de l'OIT représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale a été enregistrée. Cette condition a été remplie le 20 août 2012, et la CTM 2006 entre en vigueur le 20 août 2013.
- (25) La présente directive devrait entrer en vigueur à la même date que la CTM 2006,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 2 est modifié comme suit:
 - a) le point 1) est modifié comme suit:
 - i) le point g) est supprimé;
 - ii) les points suivants sont ajoutés:
 - «i) la convention du travail maritime, 2006 (CTM 2006);
 - j) la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001);
 - k) la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention "hydrocarbures de soute").»
 - b) les points suivants sont ajoutés:
 - «23. «certificat de travail maritime», le certificat visé dans la règle 5.1.3 de la CTM 2006;
 24. «déclaration de conformité du travail maritime», la déclaration visée dans la règle 5.1.3 de la CTM 2006.»
 - c) l'alinéa suivant est ajouté:

«Toutes les références faites dans la présente directive aux conventions, codes internationaux et résolutions, notamment pour les certificats et autres documents, s'entendent comme faites à ces conventions, codes internationaux et résolutions dans leur version actualisée.»
- 2) L'article 3 est modifié comme suit:
 - a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention 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 mémorandum d'entente de Paris.»

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«5. Les mesures adoptées afin d'appliquer la présente directive n'entraînent pas une réduction, par rapport à la situation existante dans chaque État membre, du niveau général de protection que le droit social de l'Union garantit aux gens de mer dans les domaines auxquels s'applique la directive. Si l'autorité compétente de l'État du port constate, lorsqu'elle met en œuvre ces mesures, une violation manifeste du droit de l'Union à bord de navires battant pavillon d'un État membre, elle en informe immédiatement, conformément au droit et à la pratique au niveau national, toute autre autorité compétente concernée afin que de nouvelles mesures soient prises, s'il y a lieu.»

3) À l'article 8, le paragraphe 4 est supprimé.

4) 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. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

5) À l'article 14, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. La Commission peut adopter des modalités détaillées afin d'assurer des conditions uniformes 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 3.»

6) À l'article 15, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission peut adopter des modalités détaillées afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre des procédures visées au paragraphe 1 et des contrôles de sûreté visés au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

7) À l'article 17, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Lorsqu'il est constaté, à la suite d'une inspection plus détaillée, que les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM 2006, l'inspecteur porte immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les anomalies constatées et les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Dans le cas où il estime que ces anomalies sont importantes, ou si ces anomalies ont un lien avec une plainte éventuellement déposée au titre de l'annexe V, partie A, point 19, l'inspecteur les porte également à la connaissance

des organisations de gens de mer et d'armateurs concernées présentes sur le territoire de l'État membre dans lequel l'inspection est effectuée, et il peut:

a) informer un représentant de l'État du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

En ce qui concerne les questions relatives à la CTM 2006, l'État membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au directeur général du Bureau international du travail une copie du rapport de l'inspecteur accompagnée, le cas échéant, de la réponse des autorités compétentes de l'État du pavillon communiquée dans le délai prescrit, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les voies de recours pertinentes.»

8) À l'article 18, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni à l'armateur concerné. L'inspecteur prend les mesures appropriées pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer, notamment en s'assurant que la confidentialité est garantie pendant les entretiens avec les gens de mer.»

9) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

Traitement à terre des plaintes relatives à la CTM 2006

1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la CTM 2006 (y compris les droits des gens de mer) peut être déposée auprès d'un inspecteur du port dans lequel le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur entreprend une enquête initiale.

2. Le cas échéant, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale détermine notamment si les procédures de plainte à bord prévues en vertu de la règle 5.1.5 de la CTM 2006 ont été engagées. L'inspecteur peut également procéder à une inspection plus détaillée conformément à l'article 13 de la présente directive.

3. Le cas échéant, l'inspecteur s'emploie à favoriser un règlement de la plainte à bord du navire.

4. Au cas où l'enquête ou l'inspection révélerait une non-conformité relevant du champ d'application de l'article 19, ledit article s'applique.

5. Lorsque le paragraphe 4 ne s'applique pas et qu'une plainte d'un marin portant sur des points couverts par la CTM 2006 n'a pas été réglée à bord du navire, l'inspecteur en informe immédiatement l'État du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives de la part dudit État. Toute inspection effectuée fait l'objet d'un rapport transmis par voie électronique à la base de données des inspections visée à l'article 24.

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément au paragraphe 5, l'État du port transmet une copie du rapport de l'inspecteur au directeur général du Bureau international du travail. Le rapport est accompagné, le cas échéant, de la réponse reçue dans le délai prescrit de la part de l'autorité compétente de l'État du pavillon. Les organisations de gens de mer et d'armateurs concernées de l'État du port sont également informées. En outre, l'État du port transmet régulièrement les statistiques et les informations relatives aux plaintes ayant fait l'objet d'un règlement au directeur général du Bureau international du travail.

De telles transmissions sont prévues afin que, sur la base des mesures qu'il peut être jugé opportun de prendre, il soit constitué un dossier qui est porté à la connaissance des parties, en ce compris les organisations de gens de mer et d'armateurs, qui pourraient juger intéressant de se prévaloir des procédures de recours pertinentes.

7. Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre du présent article, des compétences d'exécution sont conférées à la Commission en ce qui concerne l'établissement d'un format électronique harmonisé et d'une procédure pour la communication des actions de suivi prises par les États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.

8. Le présent article s'entend sans préjudice de l'article 18. Le quatrième alinéa de l'article 18 s'applique également aux plaintes portant sur des points couverts par la CTM 2006.»

10) L'article 19 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Lorsque les conditions de vie et de travail à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou que des anomalies constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la CTM 2006 (y compris les droits des gens de mer), l'autorité compétente de l'État du port du lieu où le navire est inspecté fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation n'est levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies ou que l'autorité compétente a marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies et est convaincue que le plan sera mis en œuvre sans retard. Avant de marquer son accord sur un plan d'action, l'inspecteur peut consulter l'État du pavillon.»

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

«6. En cas d'immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul

ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats réglementaires conformément aux conventions sont également informés, le cas échéant. Par ailleurs, si un navire est empêché de naviguer pour avoir enfreint de manière grave et répétée les prescriptions de la CTM 2006, (y compris les droits des gens de mer), ou en raison de conditions de vie et de travail à bord présentant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, l'autorité compétente le notifie immédiatement à l'État du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande à l'État du pavillon de répondre dans un délai donné. L'autorité compétente informe aussi immédiatement les organisations de gens de mer et d'armateurs concernées de l'État du port dans lequel l'inspection a été effectuée.»

11) À l'article 23, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour adopter des mesures en vue de la mise en œuvre du présent article, notamment des procédures harmonisées permettant la communication des anomalies manifestes par les pilotes et les autorités ou organismes portuaires ainsi que des actions de suivi prises par les États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

12) À l'article 27, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour établir les modalités de publication des informations visées au premier alinéa, les critères pour l'agrégation des données pertinentes et la fréquence des mises à jour. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

13) Les articles suivants sont insérés:

«Article 30 bis

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 30 *ter* en ce qui concerne les modifications de l'annexe VI de manière à ajouter, sur la liste figurant dans cette annexe, des instructions complémentaires relatives au contrôle par l'État du port adoptées par l'organisation du mémorandum d'entente de Paris.

Article 30 *ter*

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 30 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 20 août 2013. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 30 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 30 bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

14) L'article 31 est remplacé par le texte suivant:

«Article 31

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 du Parlement européen et du Conseil (*). 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.

Lorsque le comité n'émet aucun avis sur un projet d'acte d'exécution qui doit être adopté en conformité avec l'article 10, paragraphe 3, l'article 23, paragraphe 5, et l'article 27, deuxième alinéa, respectivement, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(*) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.»

15) L'article 32 est supprimé.

16) 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 4, 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 3, 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 memorandum d'entente de Paris.»

17) À l'annexe I, partie II, le point 2B est modifié comme suit:

a) le cinquième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— 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.»

b) le tiret suivant est ajouté:

«— 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.»

18) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) les points 14, 15 et 16 sont remplacés par le texte suivant:

«14. Certificats médicaux (CTM 2006).

15. Tableau précisant l'organisation du travail à bord (CTM 2006 et STCW 78/95).

16. Registres des heures de travail et de repos des marins (CTM 2006).»

b) les points suivants sont ajoutés:

«45. Certificat de travail maritime.

46. Déclaration de conformité du travail maritime, parties I et II.

47. Certificat international du système antisalissure.

48. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.»

19) À l'annexe V, partie A, les points suivants sont ajoutés:

- «16. Les documents exigés au titre de la CTM 2006 ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la CTM 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison.
17. Les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM 2006.
18. Il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but de se soustraire au respect de la CTM 2006.
19. Une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM 2006.»

20) L'annexe X, point 3.10, est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Domaines relevant de la CTM 2006»;

b) les points suivants sont ajoutés:

- «8. Les conditions à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.
9. La non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la CTM 2006, y compris les droits des gens de mer, concernant les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord du navire, telles qu'elles sont spécifiées dans le

certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime du navire.»

Article 2

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 21 novembre 2014. 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 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 20 août 2013, la date d'entrée en vigueur de la CTM 2006.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 12 août 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

L. LINKEVIČIUS