








# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2023/0172(COD) En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Respect des obligations des États du pavillon Modification Directive 2009/21	<a href="#">2005/0236(COD)</a>
Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> <a href="#">Transports et tourisme</a>	 <a href="#">TAX Vera</a> Rapporteur(e) fictif/fictive	13/07/2023
		 <a href="#">NOVAK Ljudmila</a>  <a href="#">KARLESKIND Pierre</a>  <a href="#">DELLI Karima</a>  <a href="#">VAN OVERTVELDT Johan</a>  <a href="#">DALY Clare</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>BUDG</b> <a href="#">Budgets</a>	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>PECH</b> <a href="#">Pêche</a>		05/09/2023
		 <a href="#">MIRANDA PAZ Ana</a>	
Conseil de l'Union européenne Commission européenne	DG de la Commission <a href="#">Mobilité et transports</a>	Commissaire VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen Comité européen des régions			

Evénements clés			
01/06/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0272	Résumé
10/07/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/12/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
07/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
08/12/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A9-0418/2023</a>	Résumé
11/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
13/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
20/03/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE759.991 GEDA/A/(2024)001557	
10/04/2024	Résultat du vote au parlement		
10/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0203/2024</a>	Résumé

Informations techniques	
Référence de procédure	2023/0172(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2009/21 <a href="#">2005/0236(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/12174

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2023)0272	01/06/2023	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2023)0210	01/06/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0165	01/06/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0166	01/06/2023	EC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE753.548</a>	19/09/2023	EP	

Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES2992/2023</a>	20/09/2023	ESC	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE754.747</a>	13/10/2023	EP	
Avis de la commission	PECH	<a href="#">PE752.995</a>	29/11/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0418/2023</a>	08/12/2023	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2024)001557	15/03/2024	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0203/2024</a>	10/04/2024	EP	Résumé

## Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

25/01/2024

## Respect des obligations des États du pavillon

**OBJECTIF** : mettre à jour certaines dispositions de la directive 2009/21/CE concernant le respect des exigences des États du pavillon.

**ACTE PROPOSÉ** : Directive du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon régit l'application des règles applicables aux États du pavillon au niveau de l'Union. La responsabilité de contrôler la conformité des navires avec certaines conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) incombe à l'État dans lequel le navire est immatriculé et dont il a la nationalité - l'État du pavillon. La directive vise donc à garantir que les navires battant pavillon des États membres de l'UE satisfont à toutes les exigences de sécurité et de prévention de la pollution et soient aptes au service.

Depuis l'adoption de la directive, l'OMI a rendu le code de mise en uvre des instruments de l'OMI (code III) et l'audit de l'OMI obligatoires à partir de 2016 pour tous les États du pavillon dans le monde, y compris les États membres de l'UE. Le code III et l'audit de l'OMI visent à garantir que les États prennent toutes les mesures nécessaires pour mettre en uvre et appliquer correctement les conventions et qu'ils disposent des ressources et des pouvoirs nécessaires en tant qu'État du pavillon pour assumer leurs obligations internationales et veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent ces règles.

La directive doit donc être révisée et intégrer les parties du code d'application des instruments de l'OMI relatives à l'État du pavillon dans la législation de l'UE, afin de les rendre applicables dans le cadre de l'ordre juridique de l'UE.

Cette initiative fait partie d'un ensemble de mesures visant à moderniser les règles de l'UE en matière de sécurité maritime.

**CONTENU** : à la lumière de ce qui précède, une proposition de modification de la directive 2009/21/CE a été élaborée.

Les principales modifications portent sur les points suivants :

**Objet, champ d'application et définition**

La proposition met à jour certaines références aux instruments de l'OMI dans les définitions existantes et inclut d'autres définitions pertinentes pour la directive, notamment le code III.

**Conditions pour autoriser un navire à naviguer**

La directive est modifiée afin d'introduire l'utilisation de la base de données pour la vérification de l'état du navire (ou de son transfert, le cas échéant) avant que le navire ne soit autorisé à naviguer. Un nouvel article exige que l'État membre du pavillon adhère au code III et à l'obligation d'effectuer des inspections supplémentaires par l'État du pavillon pour assurer la sécurité des navires battant pavillon d'un État membre.

Les administrations doivent disposer des ressources appropriées, en fonction de la taille et du type de flotte (navires enregistrés sous le pavillon), pour satisfaire à l'obligation d'inspection supplémentaire et aux exigences de contrôle et de surveillance.

La proposition définit les responsabilités et le renforcement des capacités communes du personnel de l'État du pavillon. Il s'agit notamment d'élaborer en permanence des programmes et du matériel de formation reflétant les mises à jour des conventions internationales de l'OMI ainsi que les nouvelles exigences éventuelles découlant de considérations environnementales, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies (par exemple, la propulsion, les nouveaux types de carburant, etc.)

**Mesures relatives à la surveillance ou à la suite de la surveillance des navires battant pavillon**

La proposition prévoit que les États membres, en tant qu'États du pavillon, utilisent le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) pour contrôler et surveiller les navires battant leur pavillon et vérifier, par exemple, s'ils sont détenus sous le contrôle de l'État du port. Cet amendement vise également à remédier au manque de flexibilité du régime de l'État du pavillon en cas de crise ou d'événements inattendus, tels que la pandémie de COVID-19.

## Informations électroniques et base de données des inspections

La proposition introduit des documents électroniques qui doivent être enregistrés, conservés, notifiés et partagés via un registre national de certification électronique compatible avec la base de données des inspections. Les documents électroniques concernent notamment les rapports d'inspection et les certificats électroniques. Les informations seront communiquées à la base de données des inspections développée par la Commission. En ce qui concerne les transmissions électroniques de certificats électroniques, elles utiliseront les mêmes solutions techniques que celles établies par la directive relative au contrôle par l'État du port.

## Surveillance de la conformité et de la performance

La directive est modifiée afin de préciser les informations qui doivent être publiées à la suite d'un audit de l'OMI. Elle introduit également l'obligation pour l'État membre audité de permettre à la Commission, assistée par l'AESM, d'observer ces audits de l'OMI. L'objectif est de garantir la transparence et de faciliter les synergies entre les audits de l'OMI et les visites de l'AESM.

## Gestion de la qualité et performance des États du pavillon

Le champ d'application du système de gestion de la qualité est précisé de manière à couvrir tous les registres, qu'il s'agisse des registres traditionnels (appelés «premiers registres»), des registres internationaux ou d'outre-mer ou des registres similaires (appelés «seconds registres») relevant de l'autorité de l'État du pavillon et battant le pavillon de cet État, ainsi que toutes les activités liées à l'État du pavillon.

En outre, la mesure actuelle des performances devrait être révisée et modernisée, par le biais d'un acte d'exécution. Des exigences à appliquer par les États membres pour leur propre évaluation des performances ainsi que l'obligation pour la Commission de rendre publics les résultats globaux sont introduites.

## Coopération et échange d'informations

La proposition établit un groupe de haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon, composé d'autorités et d'experts de l'État du pavillon des États membres, afin de discuter de toutes les questions liées à l'État du pavillon et pertinentes. Elle met également en place un outil électronique dynamique de collecte d'informations et de statistiques.

## Implications budgétaires

La proposition a un coût net actuel pour le budget de l'Union de 7 à 8,1 millions d'euros sur la période 2025-2050.

## Respect des obligations des États du pavillon

---

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Vera TAX (S&D, NL) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

### Conditions d'autorisation d'exploitation d'un navire lors de l'octroi du droit de battre le pavillon d'un État membre

Pour assurer l'efficacité de la présente directive, chaque État du pavillon de l'UE devrait effectuer sa part équitable d'inspections, proportionnellement à la taille et au type de sa flotte. Il conviendrait de fixer un quota annuel minimum d'inspection d'au moins 30% des navires battant son pavillon pour chaque État membre.

La Commission, avec l'aide de l'AESM, devrait produire un document d'orientation offrant des conseils sur la manière de mettre en œuvre la directive 2013/54/UE concernant certaines responsabilités des États du pavillon en matière de respect et d'application de la convention du travail maritime, 2006. L'AESM devrait également fournir des informations détaillées sur les problèmes les plus fréquemment détectés lors des inspections par l'État du port des navires battant chaque pavillon, ainsi que des explications et des clarifications concernant la documentation et les certificats spécifiques de chaque État du pavillon.

Les certificats électroniques devraient être rendus obligatoires pour tous les États membres au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative. Le rapport demande également aux États membres de veiller à ce que les informations relatives à l'organisation du travail à bord et les registres des heures quotidiennes de travail des gens de mer soient rendues accessibles dans un format électronique compatible et interopérable avec les bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime.

### Processus d'audit de l'État du pavillon

Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour se soumettre à l'audit de leur administration par IOMI au moins une fois tous les cinq ans (au lieu des sept ans proposés par la Commission) et publier les résultats de l'audit ainsi que les mesures correctives éventuelles dans la base de données GISIS (Global Integrated Shipping Information System) créée par IOMI. Les États membres devraient également mettre les mêmes informations à la disposition du public, conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité.

### Système de gestion de la qualité et évaluation interne

Les députés ont suggéré que les États du pavillon révisent les lignes directrices fournies à leurs inspecteurs et aux personnes autorisées à agir en leur nom, de manière qu'elles couvrent la vérification systématique de l'exactitude des registres. La formation dispensée par l'AESM aux administrations de l'État du pavillon devrait couvrir ces procédures de vérification et devrait être continue, renforcée et étendue pour couvrir la CTM 2006 de manière plus détaillée. L'AESM devrait également faciliter la coordination et l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les administrations de l'État du pavillon.

### Rapports et examen

Le rapport indique que tous les cinq ans, et pour la première fois trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive. Ce rapport devrait contenir une évaluation des performances des États membres en tant qu'États du pavillon et être accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la directive.

La Commission devrait également produire un rapport annuel basé sur les informations collectées, qui devrait être publié sur le site web officiel.

## Respect des obligations des États du pavillon

---

Le Parlement européen a adopté par 590 voix pour, 20 contre et 10 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

### Objet et champ d'application

Il est précisé que la directive a pour objet: 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, d'améliorer les conditions de vie et de travail et de prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre.

La 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 de quelque type que ce soit.

### Conditions d'autorisation d'exploitation d'un navire lors de l'octroi du droit de battre le pavillon d'un État membre

Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné devra s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables, y compris aux normes de sécurité ainsi qu'aux normes sociales et environnementales. Ces mesures pourront être prises par un organisme agréé agissant au nom de l'État membre, lorsqu'il y est dûment autorisé par l'autorité compétente.

### Sécurité d'un navire battant le pavillon d'un État membre

Les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires autorisés à battre leur pavillon se conforment aux règles, aux réglementations et aux normes internationales se rapportant aux conventions, y compris les mesures suivantes :

- 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

- procéder aux inspections par 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 inclut des éléments tels que: i) les registres des anomalies et des non-conformités relevées dans le cadre des visites, audits et vérifications réglementaires effectués par l'État du pavillon; ii) les rapports d'enquête pertinents sur les accidents; iii) les immobilisations ou avis d'interdiction d'exploitation émis par une autorité chargée du contrôle par l'État du port.

Les États membres qui suivent une approche fondée sur les risques devront veiller à ce que les navires pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données disponibles pour le calcul du profil de risque soient inspectés au moins une fois tous les cinq ans. Les États membres qui ne suivent pas une approche fondée sur les risques devront effectuer des inspections par l'État du pavillon en utilisant leurs propres procédures, instructions et informations pertinentes en conformité avec le Code d'application des instruments de l'OMI (code III). Chaque navire devra être inspecté au moins une fois tous les cinq ans.

Les États membres devront veiller à ce qu'il soit remédié à toute anomalie nécessitant des mesures correctives, y compris les préoccupations en matière de sécurité et d'environnement et les préoccupations sociales, confirmée ou révélée par une inspection, dans un délai approprié déterminé par l'État du pavillon.

### Exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution

Chaque État membre devra i) veiller à ce que son administration dispose des ressources appropriées, 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; ii) assurer la supervision des activités des experts et inspecteurs de l'État du pavillon ainsi que des autres membres du personnel aidant à l'exécution des visites, et des organismes agréés; iii) veiller à ce que des capacités de réexamen de la conception et de prise de décision technique, en fonction de la taille et du type de sa flotte, soient mises en place ou conservées.

Le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections, des audits et des vérifications des navires et des compagnies devra suivre une formation en rapport avec les activités spécifiques menées.

### Informations et échanges électroniques

Les informations concernant les navires battant leur pavillon devront être accessibles en format électronique dans leur version actualisée au plus tard six ans après la date d'entrée en vigueur de la directive.

La Commission devra créer, gérer et mettre à jour un portail numérique interopérable offrant un point d'accès unique pour ces informations et permettant aux inspecteurs des États membres chargés du contrôle par l'État du pavillon et l'État du port d'accéder à ces informations dans l'exercice de leurs tâches. La Commission devra rendre ce portail accessible par voie électronique et gratuit pour les États membres. Ce portail ne contiendra pas de données à caractère personnel ni d'informations confidentielles. Il devra être mis en place au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la directive.

### Base de données des informations sur les navires

La Commission devra créer, gérer et mettre à jour une base de données des informations sur les navires contenant les informations essentielles et offrant aux États membres des services en matière de délivrance et de contrôle des certificats électroniques. La base de données sera mise en place au plus tard cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la directive. Les États membres pourront se connecter à cette base de données.

## Système de gestion de la qualité

Chaque État membre mettra en œuvre et gèrera un système de gestion de la qualité couvrant la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon.

Le système de gestion de la qualité doit comprendre une définition des responsabilités et des pouvoirs du personnel réalisant des visites, des inspections, des audits et des vérifications et du personnel de l'État du pavillon qui gère, réalise et vérifie des travaux ayant trait aux obligations de l'État du pavillon, ainsi que des relations entre les membres du personnel. Les États membres doivent prendre 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.

Les États membres qui figurent sur la liste des pays peu performants ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste des pays moyennement performants, publiées dans le plus récent rapport annuel du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port devront fournir à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon.

La Commission organisera l'échange de bonnes pratiques et d'expériences entre les autorités nationales des États membres et les experts et inspecteurs de l'État du pavillon, y compris, le cas échéant, d'autres parties prenantes concernées, pour la mise en œuvre de la directive.

Transparence				
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	16/11/2023	EMSA
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	25/10/2023	European Commission
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	10/10/2023	EUDA