

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2023/0165(COD) En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Contrôle par l'État du port Modification Directive 2009/16	2005/0238(COD)
Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.09 Politique portuaire 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	 TAX Vera	13/07/2023
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 NOVAK Ljudmila	
		 KARLESKIND Pierre	
		 CORRAO Ignazio	
		 VAN OVERTVELDT Johan	
		 DALY Clare	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	PECH Pêche		18/07/2023
		 BILBAO BARANDICA Izaskun	

Evénements clés

01/06/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0271	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	A9-0419/2023	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	PE759.995 GEDA/A/(2024)001593	
10/04/2024	Résultat du vote au parlement		
10/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0201/2024	Résumé

Informations techniques

Référence de procédure	2023/0165(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2009/16 2005/0238(COD)
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	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/12166

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2023)0271	01/06/2023	EC	Résumé
-----------------------------	--	---------------	------------	----	--------

Document annexé à la procédure		SEC(2023)0202	01/06/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0148	01/06/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0149	01/06/2023	EC	
Projet de rapport de la commission		PE752.958	19/09/2023	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2988/2023	20/09/2023	ESC	
Amendements déposés en commission		PE754.725	12/10/2023	EP	
Avis de la commission	PECH	PE753.475	29/11/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0419/2023	08/12/2023	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2024)001593	15/03/2024	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0201/2024	10/04/2024	EP	Résumé

Informations complémentaires

Document de recherche	Briefing	12/01/2024
-----------------------	--------------------------	------------

Contrôle par l'État du port

OBJECTIF : modifier certaines dispositions de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

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 2009/16/CE régit les inspections de contrôle par l'État du port au niveau de l'UE. Le contrôle par l'État du port est un système d'inspection des navires étrangers dans les ports d'États autres que l'État du pavillon par des agents de contrôle afin de vérifier que les compétences du capitaine, des officiers et de l'équipage à bord, l'état d'un navire et son équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales et, dans l'Union européenne, au droit de l'Union applicable.

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/16/CE, l'environnement réglementaire international (en particulier le mémorandum d'entente de Paris et l'Organisation maritime internationale - OMI) et les évolutions technologiques ont évolué. Il convient de tenir compte de ces changements ainsi que de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE.

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 ces éléments, la Commission présente une proposition visant à modifier la directive 2009/16/CE. Elle vise à mettre à jour et à aligner la législation de l'UE sur les règles et procédures internationales établies par l'OMI/OIT ou le mémorandum d'entente de Paris.

Objet, définition et champ d'application

Le champ d'application de la directive est partiellement étendu afin d'inclure un certain nombre de conventions internationales dans le champ d'application des inspections de contrôle par l'État du port. Il s'agit de la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM) et de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves (Nairobi), qui sont toutes deux en vigueur et ont été adoptées comme instruments pertinents par le mémorandum d'entente de Paris. Cela signifie que les navires seront désormais inspectés pour vérifier qu'ils sont conformes aux dispositions de ces conventions.

Le champ d'application est modifié de manière à ce que les navires de pêche d'une longueur supérieure à 24 mètres puissent être inspectés dans le cadre du contrôle par l'État du port par les États membres qui souhaitent effectuer ces inspections. Un système de contrôle volontaire pour ce type de navire devrait accroître le niveau de conformité avec les normes internationales de sécurité et de protection de l'environnement applicables à ces navires.

Profil de risque des navires

La proposition actualise la manière dont les navires sont ciblés pour l'inspection, afin de tenir compte des nouvelles exigences et attachera plus d'importance aux performances environnementales et aux défaillances des navires, dans la détermination de leur profil de risque. La proposition définit les paramètres environnementaux qui seront pris en compte pour établir le profil de risque du navire utilisé pour cibler les navires à inspecter.

Situations de force majeure

La proposition aborde la question du manque de flexibilité du régime de contrôle par l'État du port en cas de crise ou d'événements inattendus, tels que la pandémie de COVID-19. Afin de rendre le régime plus résilient, une mesure plus souple est introduite, permettant aux États membres de manquer des inspections en cas de force majeure, à condition que l'inspection manquée soit enregistrée et que la raison de l'absence d'inspection soit documentée.

Notification préalable à l'arrivée

Les modifications visent à aligner la directive sur les modifications apportées au mémorandum d'entente de Paris en supprimant l'obligation de notification dans les 72 heures pour les navires pouvant faire l'objet d'une inspection renforcée.

Inspections renforcées

En raison de leur complexité, il est proposé que les inspections renforcées soient effectuées par plus d'un agent de contrôle par l'État du port.

Refus d'accès

La directive est modifiée afin de l'aligner sur les changements adoptés par le mémorandum d'entente de Paris concernant la procédure de refus d'accès (interdiction) et la possibilité d'interdire les navires qui figurent sur les listes grise ou blanche du mémorandum d'entente de Paris, ainsi que les dispositions relatives à l'immobilisation accélérée ou lorsque le navire immobilisé ne se rend pas à un chantier de réparation convenu.

Formation de l'AESM

La proposition définit les possibilités pour l'AESM de fournir une formation aux États membres de l'UE afin qu'ils puissent mieux s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu de la directive. Un nouveau programme de formation et de développement professionnel pour les inspecteurs devrait être développé, composé d'un i) programme de compétence et d'un ii) programme de développement professionnel. Une fois ces aspects mis en place, l'Agence devrait identifier et fournir de nouveaux besoins de formation afin de modifier les programmes d'études, les syllabus et le contenu du programme de formation et de développement professionnel des inspecteurs, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies et les obligations supplémentaires découlant des nouvelles conventions de l'OMI.

Certificats électroniques

L'utilisation de certificats électroniques serait encouragée. Ceux-ci reposeraient sur un modèle commun, utiliseraient un outil de validation et un référentiel communs au niveau de l'UE, ce qui permettrait d'établir un lien entre l'utilisation des certificats électroniques et le profil de risque du navire.

Examen de la mise en œuvre

La proposition prévoit que la Commission procède à un examen de la mise en œuvre de la directive modifiée dix ans après son adoption. Ce délai tient compte du temps nécessaire à la transposition et du fait qu'un cycle de visites de l'AESM dans les États membres ne dure généralement pas moins de cinq ans.

Implications budgétaires

La proposition donne lieu à des coûts actualisés nets pour le budget de l'Union de 6,479 millions d'euros sur la période 2025-2050.

Contrôle par l'État du port

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 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

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:

Champ d'application

Le rapport précise que jusqu'à ce qu'un régime obligatoire de contrôle des navires de pêche par l'État du port s'applique dans l'ensemble de l'Union, à la suite de l'entrée en vigueur de l'accord du Cap et de la modification des actes juridiques pertinents de l'Union, chaque État membre pourra procéder à des inspections de contrôle par l'État du port des navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 24 mètres.

Plaintes

Le texte modifié stipule que les États membres doivent informer l'administration de l'État du pavillon, avec copie à l'Organisation internationale du travail (OIT) et à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), des plaintes qui ne sont pas manifestement infondées et des mesures de suivi qui ont été prises. L'Agence devrait être invitée par les États membres, conformément au règlement de l'AESM, à fournir un soutien opérationnel et technique en ce qui concerne les enquêtes de sécurité.

Refus d'accès

La mesure de refus d'accès devrait être levée après une période de 12 mois à condition que le propriétaire ou l'exploitant fournisse, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre où le navire a été jugé défectueux, des preuves démontrant que le navire satisfait pleinement à toutes les exigences applicables des conventions.

Participation de l'AEMF

En coopération avec les États membres, la Commission devrait :

- assurer un soutien adéquat à l'harmonisation des pratiques de contrôle par l'État du port dans l'Union, en faisant rapport au Parlement européen et au Conseil tous les quatre ans sur le niveau d'harmonisation et les normes d'inspection;
- élaborer un programme de formation et de développement professionnel pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port. La Commission

devrait s'appuyer sur l'expertise de l'AESM et soutenir son activité, car les formations qu'elle propose contribuent à l'harmonisation des pratiques des agents chargés du contrôle par l'État du port;

- dresser et fournir la liste des nouveaux besoins en matière de formation de manière régulière afin que soient modifiés les cursus, les plans de formation ainsi que le contenu du programme de formation et de perfectionnement professionnels des inspecteurs, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies et les obligations supplémentaires découlant des instruments applicables, afin de faciliter le respect des normes environnementales et sociales, des normes en matière de santé publique et de droit du travail et des normes de sécurité à bord des navires faisant escale dans les ports de l'Union, tant pour les gens de mer que pour les débardeurs, une attention particulière étant accordée aux travailleuses.

En outre, la Commission, avec la participation de l'AESM, devrait produire un document d'orientation offrant des orientations sur la manière de mettre en œuvre les conventions internationales, en particulier la CTM 2006, en ce qui concerne le contrôle par l'État du port. L'AESM devrait également fournir des informations détaillées sur les problèmes les plus fréquents détectés lors des inspections par l'État du port des navires battant chaque pavillon.

Base de données des inspections

Les députés ont déclaré que les certificats électroniques devraient être rendus obligatoires pour tous les États membres dès que possible après l'entrée en vigueur de cette directive modificative et, en tout état de cause, au plus tard trois ans après. Si le navire bat le pavillon d'un État qui délivre des certificats électroniques, cette information devrait être mentionnée dans le profil de risque du navire tel qu'il figure aux annexes I et II jusqu'à ce que le certificat électronique devienne obligatoire.

Publication d'informations

Selon le rapport, la Commission devrait mettre à disposition et conserver sur un site web public les informations relatives aux inspections, aux immobilisations et aux refus d'accès. Les informations identifiant un navire individuel ne devraient être rendues publiques que si toutes les procédures judiciaires sont terminées et qu'il n'y a pas d'appel.

Révision

Enfin, les députés ont estimé que la Commission devrait, dans un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive modificative, présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis par les États membres dans la ratification des accords internationaux contenant des obligations en matière de pêche, ainsi qu'une évaluation de la manière dont ces obligations devraient être transposées dans le droit de l'Union et, le cas échéant, présenter une proposition législative à cet effet.

Contrôle par l'État du port

Le Parlement européen a adopté par 593 voix pour, 3 contre et 28 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

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

Champ d'application

Le texte amendé stipule que les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non-signataire d'une convention doivent veiller 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 doit être soumis à une inspection détaillée, conformément aux procédures mises en place par le protocole d'entente de Paris.

Toutefois, un navire battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la CLC 92, à la convention «Hydrocarbures de soute» de 2001 et à la convention de Nairobi ne sera pas automatiquement soumis à une inspection détaillée, si le navire dispose du certificat requis d'un État partie à ces conventions et si l'inspecteur effectuant l'inspection estime qu'une inspection détaillée n'est pas nécessaire. Cette décision et ses motifs seront enregistrés dans la base de données des inspections.

Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d'application de la directive. Aux fins de la directive, la longueur d'un navire de pêche est définie conformément à l'accord du Cap.

Modalités de l'équilibre des parts d'inspection au sein de l'Union

Un État membre où le nombre total d'escales de navires de «priorité I» est supérieur à sa part d'inspection sera réputé respecter ses obligations si un nombre d'inspections effectuées par cet État membre correspond au moins à cette part d'inspection et si les inspections non effectuées par cet État membre n'excèdent pas 40% du nombre total de navires de priorité I faisant escale dans ses ports et mouillage.

Report des inspections et circonstances exceptionnelles

Un État membre pourra décider de reporter l'inspection d'un navire de priorité I ou II :

- si l'inspection peut être effectuée lors de toute prochaine escale du navire dans le même État membre, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port situé dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris, à l'exception de tout port de l'État du pavillon du navire, et que le report n'excède pas quinze jours à compter de l'heure réelle de départ;

- si l'inspection d'un navire, y compris des navires rouliers à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier, peut être effectuée dans le même port d'escale dans un délai de quinze jours à compter de l'heure réelle de départ.

Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle ne sera pas comptabilisée comme une inspection non effectuée:

- si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai de quinze jours; ou

- si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou

- si l'autorité compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

Si une inspection n'est pas effectuée, en raison de circonstances extraordinaires et imprévues rendant impossible la réalisation de l'inspection, telles que des catastrophes naturelles, des pandémies ou des urgences de santé publique, ou des attentats terroristes, elle ne sera pas comptabilisée comme une inspection non effectuée. Ces circonstances devront être dûment justifiées et communiquées à la Commission.

Inspections renforcées

Les navires des catégories ci-après seront susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée:

- les navires qui présentent un profil de risque élevé;
- les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz, substances nuisibles liquides (NLS) ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans;
- les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz, NLS ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent;
- les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès.

Mesures de refus d'accès concernant certains navires

Tout navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est élevée et qui est immobilisé dans un port ou mouillage de l'Union au moment de sa première inspection dans l'Union après le troisième refus d'accès ou tout autre refus d'accès ultérieur:

- se verra refuser l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union pendant une période de 24 mois si les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou plusieurs organismes agréés;
- se verra refuser à titre permanent l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union si les certificats réglementaires ou de classification du navire ne sont pas délivrés par un ou plusieurs organismes agréés.

Les périodes de refus d'accès pour immobilisation multiple pourront être prolongées de douze mois dans certains cas.

Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre disposera d'un droit de recours contre toute immobilisation ou un refus d'accès par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.

La Commission devra évaluer la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE au plus tard cinq ans après la date de transposition de la directive modificative et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. L'évaluation suivante devrait avoir lieu cinq ans après la première.

Transparence				
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	20/09/2023	ECSA
KARLESKIND Pierre	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/09/2023	Eurotunnel
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	19/09/2023	WSC
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	18/09/2023	T&E
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	12/09/2023	Dutch Permanent Representation
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	07/09/2023	ETF
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	07/09/2023	IACS
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	06/09/2023	ETF
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	06/09/2023	ECSA
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	31/08/2023	European Commission