

Contrôle par l'État du port

2023/0165(COD) - 01/06/2023 - Document de base législatif

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 BWI) 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 résistant, 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.