

Contrôle par l'État du port

2023/0165(COD) - 08/12/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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.