Informations de base

2005/0236(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI Modification 2023/0172(COD) **Subject** 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	FERNANDES Emanuel Jardim (PSE)	10/12/2008

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	VINCENZI Marta (PSE)	06/04/2006

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2895	2008-10-09
Transports, télécommunications et énergie	2861	2008-04-07
Transports, télécommunications et énergie	2913	2008-12-09

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0586	Résumé
14/03/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/02/2007	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
06/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0058/2007	
28/03/2007	Débat en plénière		
29/03/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0093/2007	Résumé
29/03/2007	Résultat du vote au parlement		
07/04/2008	Débat au Conseil		Résumé
09/12/2008	Publication de la position du Conseil	14288/2/2008	Résumé
18/12/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/02/2009	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/02/2009	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0069/2009	
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0112/2009	Résumé
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/0236(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification 2023/0172(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/71035

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE376.552	22/08/2006	
Amendements déposés en commission		PE378.848	11/10/2006	

Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0058/2007	06/03/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0093/2007	29/03/2007	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE416.650	19/12/2008	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0069/2009	18/02/2009	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0112/2009	11/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	15859/2008	19/11/2008	
Position du Conseil	14288/2/2008	09/12/2008	Résumé
Projet d'acte final	03616/2009/LEX	23/04/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2005)0586	23/11/2005	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1497	23/11/2005	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0848	09/12/2008	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0916	18/12/2013	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0232	16/05/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1177/2006	13/09/2006	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2009/0021
JO L 131 28.05.2009, p. 0132

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 29/03/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté en 1ère lecture, dans le cadre de la procédure de codécision, le rapport de Marta **VINCENZI** (PSE, IT) amendant la proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon. Cette proposition est une composante essentielle du paquet sur la sécurité maritime proposé par la Commission, dans la mesure où il s'agit pour les États membres de s'assurer que les navires battant leur pavillon soient en conformité avec les normes internationales, à savoir les Conventions SOLAS et MARPOL de l'OMI.

Les principaux amendements adoptés en plénière visent notamment à :

- expliciter et élargir le concept de sécurité maritime et le cercle des sujets protégés en soulignant qu'il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de la Communauté et celle des citoyens qui l'utilisent et des opérateurs qui en offrent le service, de même que la protection de l'environnement;

- faire référence de manière plus explicite à la convention du travail maritime (MLC) de 2006 de l'OIT, qui consolide l'ensemble des instruments existants dans le domaine du travail maritime en un instrument unique ;

- souligner qu'un certain pouvoir d'appréciation par les administrations, déjà prévu par les dispositions de l'OMI, est nécessaire pour adapter aux situations nationales, dont les flottes diffèrent tant sur le plan qualitatif que quantitatif, l'application des obligations de l'État du pavillon ;

- la Commission devrait prévoir des mesures incitant à inscrire les navires dans les registres des États membres: les députés soulignent que la possibilité, pour les États tiers qui garantissent un système adéquat de qualité et de contrôle, de conclure des accords avec la Communauté européenne, afin de bénéficier du prestige des normes communautaires et de jouir des facilités accordées au niveau administratif, peut conduire, dans un climat de concurrence mondiale entre registres nationaux et autorités maritimes, à faire davantage respecter les conventions de l'OMI et à maîtriser le dumping international ;

- les États membres devraient s'acquitter de leurs obligations qui leur incombent en tant qu'État du pavillon en vertu non seulement des conventions de l'OMI mais aussi des instruments pertinents de l'OIT ;

- le recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée ainsi que le recueil de règles pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac devraient être intégrés à l'ensemble des directives et règlement du troisième paquet de mesures de l'UE en faveur de la sécurité maritime;

- les États membres devraient veiller à ce que leur administration dispose de ressources suffisantes, proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte. Ces ressources devraient, entre autres : i) permettre d'assurer le respect l'application et le respect des prescriptions des conventions et des conventions spécifiques de l'OMI, du Code de l'État du pavillon, ainsi que des instruments pertinents de l'OIT; ii) permettre de mener, pour tous les navires battant leur pavillon, des enquêtes sur les accidents et de remédier de manière adéquate et dans les délais voulus aux anomalies constatées ; iii) comprendre du personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale mettant en œuvre les conventions de l'OMI, y compris des inspecteurs qualifiés de l'État du pavillon chargés des enquêtes, des auditions, des inspections et des visites;

- les États membres devraient également : i) assurer la formation des inspecteurs et la supervision des inspecteurs et enquêteurs de l'État du pavillon et de l'État côtier en cas d'incidents ou d'anomalies, ainsi que la supervision des activités des organismes agréés qui ont été habilités ; ii) mettre en place ou conserver des capacités de réexamen, d'homologation et d'autorisation de projets de construction et d'équipement de navires, ainsi que de prise de décision technique proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte ;

- tout en précisant que l'inspecteur doit jouir de la marge de manœuvre nécessaire en ce qui concerne les méthodes et les moyens d'accomplir ses fonctions, les députés exigent que les enquêteurs et les inspecteurs aient une bonne formation et utilisent des moyens et des méthodes d'inspection appropriés. Ainsi, les inspecteurs doivent, au minimum : i) soit disposer de qualifications légales nécessaires pour exercer les fonctions d'officier du service pont ou du service machine sur un navire, obtenues dans un établissement maritime ou nautique, et attester une expérience d'au moins trois ans à bord d'un navire, ou encore d'un an à bord d'un navire complété par deux ans d'exercice, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, des fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon, ou bien être titulaire d'un brevet d'aptitude STCW II/2 ou III/2 valable ; ii) soit avoir réussi un examen reconnu par l'autorité compétente pour l'obtention du titre d'architecte naval, ingénieur mécanicien ou ingénieur dans le domaine maritime et avoir exercé une de ces fonctions pendant au moins trois ans, ou encore pendant un an complété par deux ans d'exercice, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, des fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon ;

- les inspecteurs ne doivent détenir aucun intérêt commercial, personnel ou familial d'aucune sorte dans le navire inspecté, son personnel, le consignataire, la compagnie, l'armateur ou l'affréteur et ne doivent pas non plus être employés par une quelconque organisation non gouvernementale effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats aux navires, ni travailler pour le compte d'une telle organisation ;

- les parlementaires entendent alléger sensiblement la surcharge administrative introduite par certaines propositions de la Commission. Toutefois, il est envisagé d'imposer aux États membres un contrôle de la conformité des navires aux règles internationales avant qu'ils puissent leur accorder un

premier enregistrement sous leur pavillon. Ainsi, pour les conditions préalables à l'immatriculation pour la première fois d'un navire dans leurs registres, les États membres concernés devraient s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et réglementations internationales applicables et qu'ils possèdent les documents probants. Si nécessaire, et dans tous les cas si le navire n'est pas neuf, ils devront se mettent en contact avec le précédent État du pavillon pour demander la transmission des documents et données nécessaires ;

- comme le prévoit la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, les États membres devraient élaborer et mettre en œuvre un programme approprié de contrôle et de surveillance des navires battant leur pavillon, afin d'être à même, y compris en utilisant le système communautaire d'échanges de données SafeSeaNet, de prendre rapidement des mesures et de répondre de manière satisfaisante aux demandes d'information présentées par un État du port ou un État côtier en cas d'incident ou d'anomalies ;

- en vertu de la proposition de la Commission, les États membres doivent mettre en place ou gérer pour leurs navires une base de données contenant les principales caractéristiques techniques de chaque navire ou certaines informations énumérées dans la directive. Les députés demandent que les États membres accordent à la Commission le droit soit d'accéder à leurs bases de données relatives à leurs navires, soit selon le cas d'en partager l'accès, ainsi que la possibilité de tirer et d'échanger des données avec eux. La base de données de chaque État membre devrait, entre autres, contenir les informations suivantes: i) les données individualisées concernant chaque navire enregistré : date d'inscription dans le registre et le cas échéant de radiation du registre ; dates et résultats des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires et complémentaires, ainsi que des audits réalisés soit directement par l'État du pavillon soit par les organismes agréés habilités à le faire par cet État ; informations concernant les infractions aux conventions de l'OMI ; ii) les données générales concernant tous les navires enregistrés par lui: liste et identité des navires qui ont quitté le registre au cours des 12 derniers mois, étant entendu que toutes les données collectées dans la base pendant la période d'enregistrement desdits navires sont conservées pendant 12 mois ; nombre d'inspections annuelles de toute nature, réparties par modalités de réalisation, qui ont été effectuées par l'État du pavillon ou en son nom.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 09/12/2008 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission relève que le Conseil, après avoir lors de sa session d'avril 2008 exprimé une opposition de principe à la proposition, a jugé nécessaire de retirer du dispositif certaines dispositions importantes telles que celles concernant la ratification des conventions internationales et l'application obligatoire dans la Communauté du Code de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur l'État du pavillon.

Bien que le texte sur lequel le Conseil a marqué son accord soit moins ambitieux que celui proposé par la Commission, celle-ci constate que subsistent notamment dans la position commune les obligations suivantes à la charge des États membres:

- avant d'autoriser un navire à battre leur pavillon, vérifier que celui-ci respecte les règles internationales;
- faire en sorte que les navires battant leur pavillon qui ont été détenus dans la cadre d'un contrôle par un État du port, soient mis en conformité avec les conventions de l'OMI pertinentes;
- dans l'attente que le régime d'audit de l'OMI devienne obligatoire, soumettre leurs administrations maritimes à un tel audit et en rendre publics les résultats;
- mettre en place un système de gestion de la qualité de leurs administrations maritime certifié selon les standards internationaux;
- pour les États membres dont la pavillon figurerait sur la liste noire , ou pendant deux années consécutives sur la liste grise du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, faire rapport à la Commission sur les causes de leurs mauvaises performances.
- Ces dispositions contraignantes sont de nature à encourager l'amélioration de la qualité des pavillons européens les moins performants. Par conséquent, la Commission soutient la position commune adoptée à l'unanimité par le Conseil.

La Commission prend acte de l'engagement ferme exprimé par les États membres, tel que recueilli dans la Déclaration souscrite par leurs Représentants réunis au sein du Conseil, de a) ratifier les principales conventions internationales en matière de sécurité maritime; b) appliquer le Code de l'OMI sur l'État du pavillon ainsi que le système d'audit des administrations maritimes y associé; et c) d'inciter l'OMI à rendre ces deux instruments obligatoires au niveau mondial.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté, en deuxième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant telle quelle la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : renforcer la sécurité des mers en responsabilisant davantage les États du pavillon vis-à-vis des obligations qu'ils ont contracté sur le plan international.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon.

CONTENU : suite à la deuxième lecture du Parlement européen, le Conseil a adopté une directive qui a pour objet:

a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon; et

b) de renforcer la sécurité 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.

Conditions à satisfaire pour autoriser l'exploitation d'un navire : 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 en vérifiant, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité. Si nécessaire, il consultera l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés.

Immobilisation d'un navire : lorsque l'administration est informée qu'un navire battant pavillon de l'État membre concerné est immobilisé dans un État du port, elle devra superviser, conformément aux procédures qu'elle a établies à cet effet, la mise en conformité du navire avec les conventions pertinentes de l'OMI.

Mesures d'accompagnement : la directive énumère les informations concernant les navires battant leur pavillon qui doivent être conservées et être aisément accessibles, en particulier : i) caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.); ii) dates des visites effectuées et audits; iii) identité des organismes agréés ayant participé à la certification du navire; iv) résultat des inspections ; v) informations concernant les accidents maritimes.

Procédure d'audit de l'État du pavillon : la directive prévoit que les administrations des États membres soient soumises, **au moins tous les 7 ans**, a un audit mené en conformité avec les règles de l'OMI, sous réserve d'une réponse positive de l'OMI à une demande transmise dans les délais par l'État membre concerné. Les États membres devront publier les conclusions de l'audit conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité. Cette disposition expirera au plus tard le 17 juin 2017, ou à une date antérieure, si un système d'audit obligatoire des États membres de l'OMI est entré en vigueur.

Système de gestion de la qualité et évaluation interne : le 17 juin 2012 au plus tard, chaque État membre devra mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon. Ce système devra être certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

Les États membres qui figurent sur la liste noire ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste grise publiée dans le plus récent rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port devront fournir à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon, au plus tard quatre mois après la publication du rapport du mémorandum. Ce rapport analysera les principales causes de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise.

Rapports : tous les 5 ans et pour la première fois le 17 juin 2012 au plus tard, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive qui contiendra une évaluation des performances des États membres en tant qu'États du pavillon.

La directive s'inscrit dans le cadre du **troisième paquet sur la sécurité maritime**, constitué de sept actes législatifs (voir également COD/2005/0237, COD/2005/0238, COD/2005/0239, COD/2005/0240, COD/2005/0241 et COD/2005/0242).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/06/2009.

TRANSPOSITION : 17/06/2011.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 09/12/2008 - Position du Conseil

Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, il a introduit des modifications importantes par rapport à la proposition initiale. Le Conseil a jugé qu'un certain nombre de dispositions de la proposition n'étaient pas acceptables car elles font double emploi avec des règles de la législation communautaire en vigueur et des dispositions figurant dans d'autres propositions du troisième paquet sur la sécurité maritime.

En conséquence, la position commune adoptée à l'unanimité, modifie dans une large mesure la proposition initiale de la Commission en la reformulant et en supprimant plusieurs parties du texte. Les amendements introduits par le Parlement européen, dans le cadre de son avis en 1ère lecture, qui correspondent aux parties supprimées n'ont donc pas été acceptés par le Conseil.

Les questions politiques clés sont les suivantes :

Audit de l'État du pavillon : le Conseil suit la proposition de la Commission lorsqu'il s'agit d'instituer un audit indépendant de l'administration maritime des États membres. Il souhaite toutefois éviter de créer dans le cadre communautaire un système d'audit parallèle à celui mis en place au niveau international par le biais du système d'audit volontaire des États membres de l'OMI. Afin d'harmoniser les procédures d'audit et d'assurer des conditions d'égalité pour tous, la position commune prévoit donc l'obligation de demander à intervalles réguliers que les administrations fassent l'objet d'un audit de l'OMI et de publier le résultat de cet audit. L'intervalle prévu entre les audits est fixé à 7 ans, compte tenu des ressources disponibles au niveau de l'OMI.

La position commune prévoit, en outre, que lorsque le système d'audit de l'OMI deviendra obligatoire, la disposition correspondante de la directive expirera, soit automatiquement huit ans après l'entrée en vigueur de la directive soit à une date antérieure, au besoin, sur décision de la Commission conformément aux règles de la comitologie (procédure de réglementation).

Système de gestion de la qualité : le Conseil soutient la proposition de la Commission lorsqu'il s'agit de veiller à ce que les administrations maritimes des États membres remplissent des critères de qualité en matière de gestion de leurs activités. La position commune prend toutefois en considération la situation particulière des différents services concernés et laisse aux États membres le soin de déterminer les normes internationales qui sont applicables à la certification des différentes parties de leur administration.

De plus, dans le cadre de l'objectif consistant à améliorer les performances des États membres en tant qu'États du pavillon, le Conseil prévoit que les États membres qui figurent sur la liste noire ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste grise des États du pavillon dressée dans le mémorandum d'entente de Paris sont tenus de transmettre un rapport sur leurs performances à la Commission. Ce rapport permet de répertorier les principales causes de la non-conformité, à savoir les raisons pour lesquelles l'État membre concerné n'a pas respecté les obligations qui lui incombaient en tant qu'État du pavillon.

Autres obligations incombant à l'État du pavillon : le Conseil a également simplifié la proposition de la Commission concernant les mesures à prendre avant d'accorder le droit de battre le pavillon d'un État membre et en cas d'immobilisation d'un navire battant le pavillon d'un État membre par l'État du port. À cet égard, le Conseil juge que, dans le cadre d'une directive, il convient que les États membres décident des mesures qui doivent être prises pour s'assurer que le navire concerné se conforme aux règles et règlements internationaux applicables ou soit mis en conformité avec ceux-ci.

Dans une **déclaration** faite parallèlement à la position commune, les représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne confirment que les États membres s'engagent à mettre tout en œuvre pour assurer une application rapide et efficace des conventions internationales sur la sécurité maritime, des règles de l'OMI relatives aux obligations incombant à l'État du pavillon et de l'audit de l'OMI.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 07/04/2008

Le Conseil a tenu un débat public d'orientation sur une proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon.

La Commission a transmis sa proposition dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime constitué de sept propositions législatives qui visent à renforcer la sécurité du transport maritime en Europe. Le Conseil a déjà adopté six accords politiques sur la base de cinq de ces propositions. Les positions communes respectives seront rapidement transmises au Parlement européen en vue de parvenir à un accord, afin que leur mise en œuvre démarre dès que possible.

Au cours du débat d'orientation, tous les États membres ont souligné l'importance qu'ils attachent à l'amélioration de la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires. Ils ont indiqué que le respect des obligations des États du pavillon est un élément essentiel pour atteindre cet objectif et que, en particulier, le code de l'État du pavillon et le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI constituent les moyens appropriés à cette fin.

Les États membres ont confirmé leur volonté de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les conventions internationales en vue de garantir des conditions d'égalité entre les administrations maritimes des États membres, et ils ont souligné qu'il importe de partager les meilleures pratiques à cet effet.

En outre, les ministres ont insisté sur la nécessité de garantir des règles du jeu équitables au niveau mondial pour ce qui est de la manière dont les États du pavillon respectent les obligations internationales qui leur incombent et de contribuer ainsi à améliorer la sécurité maritime et la protection du milieu marin et à éliminer les navires qui ne répondent pas aux normes.

La plupart des ministres ont déclaré que, selon eux, la proposition législative en question n'est pas le moyen le plus efficace d'atteindre les objectifs susmentionnés. En conséquence, la présidence a conclu que, à ce stade, la proposition n'est pas soutenue par la majorité qualifiée des États membres. La proposition reste à l'ordre du jour, mais la présidence slovène a estimé qu'il n'y avait pas un soutien politique suffisant pour pouvoir travailler dans un avenir proche sur la proposition initiale.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0586 du 23 novembre 2005 : proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : les options suivantes ont été identifiées :

1.1- Option 1: « aucun changement » : il n'y aurait aucun avantage à pérenniser la situation et une telle option risquerait d'engendrer de nouvelles distorsions entre les États membres.

1.2- Option 2: amender la directive 94/57/CE : un amendement à la directive 94/57/CE qui contient une référence à la Résolution A.847 (20) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) n'a pas été retenu étant donné que l'objectif de cette directive vise spécifiquement les inspections et la certification des navires.

1.3- Option 3: création d'un système *ad hoc* pour auditer les États du pavillon de l'UE : ce système serait dirigé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Tout contrôle en vue d'atteindre les objectifs préconisés ne peut être efficace que lorsqu'il se fait sur base d'un étalon bien défini et couvre l'ensemble des parties contractantes aux conventions. Le Code de l'OMI et le système d'audit indépendant préconisés par l'OMI répondent à ces exigences.

1.4- Option 4: une action individuelle des États membres : cette option préconiseraitune action communautaire encourageant les États membres à améliorer au cas par cas leur niveau respectif de performance pour se conformer aux exigences des États du pavillon, édictées par l'OMI. L'argument majeur contre cette option est l'expérience acquise avec le Mémorandum de Paris. Celui-ci a été mis sur pied en 1982 pour appliquer d'une façon non discriminatoire les lignes directrices de l'OMI en matière de contrôle par les États du port. L'efficacité des contrôles, des pratiques non discriminatoires entre États et surtout la mise en place de ressources permettant d'atteindre les objectifs de ce Mémorandum n'ont toutefois pu être atteintes que par l' incorporation en 1995 des lignes directrices de l'OMI dans la législation communautaire. Malgré les bonnes intentions des responsables des administrations maritimes, la plupart des signataires du Mémorandum n'étaient pas parvenus à convaincre - sans base légale - leur gouvernement à honorer les engagements souscrits. Depuis lors, c'est sur base de la Directive 95/21/CE que le Mémorandum de Paris fonctionne d'une manière satisfaisante.

1.5- Option 5: une législation communautaire : il s'agirait, avec cette option, de proposer une nouvelle directive introduisant des obligations minimales pour les États du pavillon conformes aux exigences de l'OMI. Lors des discussions au sein de l'OMI, ainsi qu'au niveau du Conseil de l'UE les États membres ont annoncé leur intention d'adhérer au système de l'OMI et d'en approuver le code et le schéma d'audit pour les États du pavillon. Cette option tient entièrement compte des décisions prises au sein de l'OMI et permet d'identifier, sans équivoque, toutes les conventions internationales pertinentes et de créer ainsi **un cadre contraignant** pour auditer d'une façon cohérente la façon dont les États mettent en œuvre les obligations qui découlent des conventions internationales sur la sécurité maritime, sur la qualification des gens de mer et sur la prévention de la pollution.

CONCLUSION: **l'option 5, privilégiée par la Commission, rassemble des avantages non négligeables** : les coûts sont bas, la compétitivité est améliorée, la protection de l'environnement est accrue et l'attrait des carrières maritimes est relancée. De plus, la Commission, par un instrument unique, permet d'approfondir la réglementation internationale existante sans créer de nouvelles obligations coûteuses pour les États membres.

IMPACTS :

Impact social : un pavillon devient socialement attractif et créateur d'emplois lorsque les conditions sociales qu'il offre aux gens de mer sont conformes aux normes de sécurité inscrites dans les conventions internationales. Leur conformité aux normes sociales internationales pourra être vérifiée par les instituts maritimes nationaux de formation des gens de mer préalablement à l'emploi de leurs ressortissants. Il sera en outre sujet à une évaluation régulière à travers les audits.

Impact environnemental : tout renforcement de la sécurité maritime implique une meilleure protection de l'environnement qui contribue à réduire le nombre d'accidents et d'incidents maritimes à travers le monde, avec tous les effets positifs qui en découlent sur le plan macro-économique. De plus, la mise en place d'un système de qualité et la pratique d'un audit des États du pavillon concourent à améliorer leurs performances dans la mise en œuvre des conventions internationales.

Impact économique sur les administrations maritimes : la Commission est consciente du coût qui découle de la mise en place d'une administration maritime adéquate, apte à se conformer aux exigences et contraintes réglementaires mondiales et communautaires. Toutefois, ces coûts ne génèrent ni distorsions de concurrence sur le marché du transport maritime ni barrières additionnelles sur le marché des transports maritimes. Ils visent uniquement à éliminer des lourdeurs des administrations maritimes.

2- SUIVI : La mise en œuvre de la directive comporte l'avantage d'être soumise au système de contrôle automatique de l'application du droit communautaire mis en place par la Commission depuis plusieurs années. Deux types de contrôles seraient prévus :

- à travers les audits des États du pavillon conduits sous l'autorité de l'OMI auxquels participera la Commission en qualité d'observateur ;
- à travers la publication des résultats des audits qui permettra d'identifier les domaines de faiblesse ou de non-conformité et d'agir en conséquence : cela permettra en outre de faire bénéficier aux États du pavillon les plus performants d'un allègement du contrôle renforcé par l' État du port. A cet effet, plusieurs États membres se sont déjà portés volontaires pour que leur pavillon soit audité (le Royaume-Uni, la France et les Pays-Bas).

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 23/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : renforcer la sécurité des mers, la protection des gens de mer et de l'environnement en responsabilisant davantage les États du pavillon vis-à-vis des obligations qu'ils ont contracté sur le plan international.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

Dans un contexte nouveau où l'élargissement de l'Europe à 25 États membres a fait de l'Union européenne une puissance maritime majeure, la présente proposition de la Commission vise à renforcer les conditions d'octroi des pavillons européens. Plus concrètement, il s'agit de rendre obligatoire les dispositions du Code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI relatives aux États du pavillon et d'introduire un schéma d'audit des États du pavillon.

L'objectif de la Commission est d'exiger des États membres qu'ils contrôlent efficacement le respect des normes internationales pour les navires battant leur pavillon et disposent à cette fin d'une administration maritime qui applique rigoureusement les critères de qualité. Cette responsabilisation est le prélude au développement futur d'un pavillon européen.

Dans sa proposition de directive, la Commission vise à introduire une incitation communautaire face au défaut de ratification de certaines conventions internationales ayant un impact important sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Elle préconise également la mise sur pied d'un mécanisme, qui aura pour tâche, selon la procédure de comité, d'assurer, si nécessaire, une application harmonisée des normes et dispositions laissées à la discrétion des États membres.

Á terme, l'objectif de la Commission est de rendre plus attractifs les pavillons des États membres pour faire de la flotte européenne une flotte de qualité, tout en préservant un environnement concurrentiel vis-à-vis des pays tiers. Ceci repose sur la possibilité pour les États tiers garantissant un système de qualité comparable de conclure des accords avec les États membres de la Communauté européenne en échange d'un accès aux mêmes avantages que les États membres.

Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 18/12/2013 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'application de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

Le rapport constate que la majorité des États membres se conforment actuellement aux exigences énoncées dans la directive et la Commission encourage les États membres à veiller à ce que ce niveau d'engagement soit maintenu et que de nouveaux progrès soient accomplis.

Les principales constatations du rapport s'agissant de l'évaluation des performances des États membres sont les suivantes :

Transparence dans le transfert d'un navire battant pavillon d'un État membre : l'exigence de la directive concernant la facilité d'accès aux informations et la transparence des données sur les performances des navires battant pavillon des États membres est en grande partie respectée et peut aider à faciliter le transfert de navires entre les registres. Il est aussi plus facile de repérer les insuffisances potentielles au sein de la flotte et de constater la nécessité de prendre des mesures correctrices.

Procédure d'audit de l'État du pavillon par l'OMI : la Commission considère que la constatation des non-conformités ou la formulation d'observations mènent à des améliorations, en ce sens que les administrations des États membres sont mieux à même d'exercer leurs responsabilités en tant qu' États du pavillon, notamment en ce qui concerne la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Les États membres ont utilisé le plan de mesures correctives découlant de l'audit pour améliorer leur fonctionnement en tant qu'États du pavillon.

Parmi les États membres qui n'ont pas fait l'objet d'un audit de l'OMI, seul le Portugal a un registre actif. La Commission incitera fortement le Portugal à participer au système d'audit volontaire des États membres de l'OMI (VIMSAS).

Système certifié de gestion de la qualité : l'obligation de disposer d'un système de gestion de la qualité certifié peut également offrir la possibilité de rationaliser les tâches de gestion du pavillon et d'utiliser plus efficacement les ressources humaines. Cette exigence permet d'appliquer un autre contrôle de qualité indépendant pour les systèmes et procédures utilisés par les États membres en tant qu'États du pavillon. Des améliorations concrètes ont été signalées.

La certification externe a confirmé le système de gestion de la qualité déjà en place dans six États membres, elle devrait intervenir bientôt pour plusieurs autres États membres et est en suspens pour l'Irlande et le Portugal. La Commission suivra activement les États membres concernés.

La certification externe de l'ensemble des administrations maritimes de l'UE pour la totalité des conventions internationales applicables n'est pas encore achevée et la Commission prendra des mesures pour assurer son aboutissement.

Listes noire et grise : pour la dernière période écoulée ayant donné lieu à un rapport en 2013, à savoir la période 2010-2012, plus aucun des sept États membres ou pays candidats pointés pour compter un nombre important de navires non conformes sur leur registre (Autriche, Lituanie, Lettonie, Pologne et Slovaquie, plus Bulgarie et Roumanie) ne figure aujourd'hui sur la liste noire et deux seulement sont inscrits sur la liste grise, la Bulgarie et la Slovaquie

On trouve six États membres de l'UE parmi les dix États du pavillon les mieux classés sur la dernière liste blanche, et quinze États membres de l'UE parmi les trente premiers du classement. La Commission continuera à suivre l'évolution des deux États membres qui figurent encore sur la liste grise.

Ratification de conventions internationales : les États côtiers se sont montrés actifs dans les travaux de ratification. Seuls deux États membres enclavés ne semblent pas prendre activement de mesures pour ratifier les protocoles de certaines conventions (convention SOLAS, convention sur les lignes de charge), datant de 1988. Le rapport note les progrès relatifs à la convention de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves, ainsi que pour la ratification de la convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) de 1996 et de son protocole de 2010. La convention du travail maritime de 2006 a déjà été ratifiée par quatorze États membres et tous les autres États membres devraient leur emboîter le pas rapidement.

Certains États membres doivent toutefois reconnaître que les échéances auxquelles ils se sont engagés en 2009 sont maintenant dépassées et doivent redoubler d'efforts pour honorer leur déclaration. Il pourrait être nécessaire de prévoir une mesure d'incitation.

Au moment de l'adoption de la directive 2009/21/CE, la Commission a regretté que sa proposition initiale en matière de respect des obligations des États du pavillon n'ait pas reçu l'aval des États membres. Si les circonstances le justifient dans les années à venir, **la Commission pourrait envisager l'opportunité de proposer de nouvelles mesures** pour garantir que les États membres continuent à s'acquitter de manière effective de leurs obligations en tant qu'États du pavillon. Dans cette optique, la Commission encourage donc les États membres à poursuivre leurs travaux pour se conformer en tous points à la directive actuelle.