

## Informations de base

2023/0165(COD)

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)  
Directive

Procédure terminée

Contrôle par l'État du port

Modification Directive 2009/16 2005/0238(COD)



### Subject

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	<b>Commission au fond</b>		<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		TAX Vera (S&D)	13/07/2023
			Rapporteur(e) fictif/fictive NOVAK Ljudmila (EPP) KARLESKIND Pierre (Renew) CORRAO Ignazio (Greens /EFA) VAN OVERTVELDT Johan (ECR) DALY Clare (The Left)	
	<b>Commission pour avis</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>BUDG</b> Budgets		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>PECH</b> Pêche		BILBAO BARANDICA Izaskun (Renew)	18/07/2023

Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
	Agriculture et pêche	4057	2024-11-18
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Mobilité et transports	VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
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 72)		
13/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
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	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0201/2024	Résumé
10/04/2024	Résultat du vote au parlement		
18/11/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
27/11/2024	Signature de l'acte final		
16/12/2024	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
<b>Référence de la procédure</b>	2023/0165(COD)
<b>Type de procédure</b>	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
<b>Sous-type de procédure</b>	Note thématique
<b>Instrument législatif</b>	Directive
<b>Modifications et abrogations</b>	Modification Directive 2009/16 <a href="#">2005/0238(COD)</a>
<b>Base juridique</b>	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne 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
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/12166

Portail de documentation				
<b>Parlement Européen</b>				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE752.958</a>	19/09/2023	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE754.725</a>	12/10/2023	
Avis de la commission	<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">PECH</span>	<a href="#">PE753.475</a>	29/11/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0419/2023</a>	08/12/2023	<a href="#">Résumé</a>
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		<a href="#">PE759.995</a>	15/03/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0201/2024</a>	10/04/2024	<a href="#">Résumé</a>
<b>Conseil de l'Union</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		<a href="#">GEDA/A/(2024)001593</a>	15/03/2024	
Projet d'acte final		<a href="#">00086/2024/LEX</a>	27/11/2024	
<b>Commission Européenne</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		<a href="#">COM(2023)0271</a> 	01/06/2023	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2023)0202</a> 	01/06/2023	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2023)0148</a> 	01/06/2023	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2023)0149</a> 	01/06/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2024)377</a>	29/07/2024	
<b>Autres Institutions et organes</b>				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES2988/2023</a>	20/09/2023	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	12/01/2024
Commission européenne	EUR-Lex	

## Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

### Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	20/09/2023	ECSCA
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	19/09/2023	WSC
KARLESKIND Pierre	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/09/2023	Eurotunnel
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	IACS
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	07/09/2023	ETF
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	06/09/2023	ECSCA
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	06/09/2023	ETF
KARLESKIND Pierre	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	31/08/2023	CMA CGM
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	31/08/2023	European Commission
KARLESKIND Pierre	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/08/2023	Corsica Linéa
TAX Vera	Rapporteur(e)	TRAN	30/08/2023	KVNR

Acte final	
Directive 2024/3099 JO OJ L 16.12.2024	<a href="#">Résumé</a>

## Contrôle par l'État du port

2023/0165(COD) - 16/12/2024 - Acte final

OBJECTIF : réviser la directive relative au contrôle par l'État du port en vue d'adapter la législation de l'Union à la réglementation internationale telle que révisée.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2024/3099 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

CONTENU : la présente directive fait partie d'un paquet de quatre nouveaux actes législatifs sur la sécurité maritime qui visent à soutenir un transport maritime propre, plus sûr et moderne dans l'UE. Ces actes modifient les directives pertinentes concernant:

- les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (2023/0164(COD)),
- la pollution causée par les navires (2023/0171(COD)),
- le respect des obligations des États du pavillon (2023/0172(COD)), et
- **le contrôle par l'État du port.**

Le «paquet» révisé permettra de parvenir à un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de garantir un niveau élevé de qualité des transports maritimes et, d'autre part, la nécessité de préserver la compétitivité du secteur européen des transports maritimes, tout en maintenant des coûts raisonnables pour les opérateurs et les administrations des États membres.

Le **contrôle par l'État du port** est important pour garantir la sécurité maritime et protéger le milieu marin. Il s'agit d'un système en vertu duquel des inspections de navires étrangers sont réalisées, dans les ports d'États autres que l'État du pavillon, par des agents chargés du contrôle par l'État du port afin de vérifier que les compétences du capitaine, des officiers et de l'équipage à bord, ainsi que l'état du navire et son équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales, ainsi qu'au droit de l'Union applicable, lorsque le contrôle a lieu au sein de l'UE.

La directive révisée met à jour la législation de l'Union et **l'aligne sur les règles et procédures internationales** établies par le protocole d'entente de Paris et les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ses principaux éléments sont les suivants :

#### ***Inspections sur les grands navires de pêche***

La directive révisée protège les navires de pêche, leur équipage et l'environnement, notamment en instaurant un **régime volontaire de contrôle** pour les grands navires de pêche (longueur supérieure à 24 mètres).

Les bateaux 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 présente directive.

#### ***Respect des obligations en matière d'inspection***

La directive instaure une **méthode efficace et harmonisée** pour la réalisation des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port.

Un État membre qui n'effectue pas les inspections requises sera néanmoins considéré comme respectant cette exigence si les inspections non effectuées n'excèdent pas **10%** du nombre total de navires de «priorité I» faisant escale dans ses ports et mouillages, indépendamment de leur profil de risque.

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 pourrait être effectuée lors de toute escale ultérieure du navire dans le même État membre **dans un délai de 15 jours** à compter de l'heure réelle de départ, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port situé au sein de l'Union ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, à l'exception de tout port de l'État du pavillon du navire.

Si pour des raisons d'ordre opérationnel, une inspection n'est pas réalisée sur un navire de «priorité I» ou de «priorité II», elle ne sera pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et que:

- l'autorité compétente estime que l'inspection présenterait un risque pour la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, pour le port ou pour le milieu marin;
- l'escale du navire dans le port a lieu uniquement pendant la période nocturne; ou
- la durée de l'escale du navire est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante.

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 qui présentent un **profil de risque élevé**, ainsi que les navires à passagers, les vraquiers, les pétroliers et les navires-citernes pour gaz, substances nuisibles liquides (NLS) ou produits chimiques, de plus de douze ans, seront susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée.

Un État membre devra **refuser l'accès** à ses ports et mouillages à tout navire qui bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est faible et qui a été **immobilisé plus de deux fois au cours des 36 derniers mois** dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

### **Encouragement à la numérisation**

La numérisation constitue un aspect essentiel du progrès technologique dans le domaine de la collecte et de la communication des données en vue de contribuer à la réduction des coûts. Le nombre de navires actuellement munis de certificats électroniques est en augmentation et devrait continuer d'augmenter. Dès lors, la directive entend améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port **en recourant davantage aux certificats électroniques**, afin de faire en sorte que les inspections soient plus axées sur les navires et mieux préparées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.1.2025.

TRANSPOSITION : au plus tard le 6.7.2027.

## **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.

## **Contrôle par l'État du port**

2023/0165(COD) - 10/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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.

## **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 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 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.