

10126/23

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022/2023

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 04 juillet 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 04 juillet 2023

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la
directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port

E 17907



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 2 juin 2023
(OR. en)

10126/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0165(COD)**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	1 ^{er} juin 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 271 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 271 final.

p.j.: COM(2023) 271 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition concerne une modification de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port¹.

La directive 2009/16/CE (ci-après la «directive») régit les inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port à l'échelle de l'Union. Le contrôle par l'État du port est 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'Union européenne. À ce titre, le contrôle par l'État du port est important pour garantir la sécurité maritime et protéger le milieu marin.

En raison de l'histoire et du caractère international du transport maritime, une structure réglementaire propre à ce secteur a été mise en place. À l'échelle mondiale, le cadre juridique international a été adopté sous les auspices de l'Organisation maritime internationale² (OMI) et les règles régissant les conditions de travail et de vie à bord des navires sont promulguées par une autre agence des Nations unies, l'Organisation internationale du travail (OIT).

La responsabilité du contrôle de la conformité des navires avec les normes de l'OMI et de l'OIT incombe en premier lieu à l'État dans lequel le navire est immatriculé et dont le navire possède la nationalité, à savoir l'État du pavillon. Toutefois, les règles de l'État du pavillon ne s'appliquent qu'aux navires battant ce pavillon. Il existe toujours des États du pavillon qui restent disposés à autoriser les navires ne répondant pas à ces normes à battre leur pavillon ou qui ne sont pas en mesure de faire appliquer correctement les règles internationales. Dès lors, bon nombre des conventions techniques les plus importantes de l'OMI contiennent des dispositions prévoyant l'inspection des navires lorsqu'ils font escale dans des ports étrangers afin de veiller à ce qu'ils répondent aux exigences internationales.

Dans un souci d'efficacité, les États du port effectuant des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port ont commencé à coordonner systématiquement leurs tâches au niveau régional. Le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port³ (ci-après le «mémorandum d'entente de Paris»), établi en 1982, est la première de neuf structures intergouvernementales instaurées à travers le monde. Les vingt-quatre États membres de l'Espace économique européen (EEE) disposant de ports de mer, ainsi que le Canada, la Fédération de Russie⁴ et le Royaume-Uni, sont signataires du mémorandum d'entente de Paris. L'Union n'en fait pas partie.

¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

² Parmi les règles internationales figurent la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74), la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 73/78), la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72).

³ www.parismou.org.

⁴ À la suite de l'invasion de l'Ukraine, l'adhésion de la Fédération de Russie au mémorandum d'entente de Paris a été suspendue en mai 2022.

La directive relative au contrôle par l'État du port intègre les procédures et les outils du mémorandum d'entente de Paris, dans sa version de 2009. Le mémorandum d'entente de Paris et la directive relative au contrôle par l'État du port sont fondés sur le principe du partage des responsabilités et le concept d'inspections ciblées et harmonisées. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), fournit à tous les États membres de l'EEE et du mémorandum d'entente de Paris le soutien technique nécessaire pour sélectionner les navires à inspecter et pour communiquer et partager les résultats des inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port par l'intermédiaire de la base de données THETIS (hébergée par l'AESM), ainsi qu'une formation sur le déroulement des inspections. En outre, afin que les États membres de l'EEE puissent planifier leurs inspections, des informations sur les navires devant faire escale dans leurs ports leur sont communiquées par l'intermédiaire du système d'échange d'informations maritimes de l'Union, «SafeSeaNet»⁵.

Les principaux objectifs de la directive relative au contrôle par l'État du port sont les suivants:

- i) l'amélioration continue de la sûreté et de la sécurité maritimes;
- ii) l'amélioration continue de la prévention de la pollution et de l'empreinte écologique;
- iii) l'amélioration continue des conditions de vie et de travail à bord;
- iv) la prévention des distorsions de concurrence.

À cette fin, les principaux éléments du régime de l'Union en matière de contrôle par l'État du port sont les suivants:

- i) l'adoption d'une méthode harmonisée en matière d'inspection et d'immobilisation;
- ii) l'engagement de chaque État membre à respecter ses obligations annuelles en matière d'inspection;
- iii) la sélection des navires à inspecter sur la base d'un profil de risque établi pour chaque navire; et
- iv) la tenue de registres et le partage d'informations (base de données des inspections).

Depuis son entrée en vigueur, la directive a été modifiée aux fins de mise en application de la convention du travail maritime de 2006 (CTM 2006)⁶. En outre, au sein de l'Union, des règles spécifiques particulières s'appliquent aux transbordeurs en service régulier⁷, aux exigences en matière d'assurance⁸, au contrôle des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison⁹, au

⁵ Il s'agit d'un système hébergé et mis au point par l'AESM qui permet aux États membres de communiquer et de recevoir des informations sur les navires et leurs cargaisons dangereuses. Il permet, entre autres, d'identifier les navires, d'en connaître la position, le statut ainsi que l'heure de départ et d'arrivée, et de consulter les rapports d'incidents ainsi que les détails relatifs aux cargaisons dangereuses.

⁶ Directive 2013/38/UE du 12 août 2013 modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (JO L 218 du 14.8.2013, p. 1).

⁷ Directive (UE) 2017/2110 du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017).

⁸ Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 128).

⁹ Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 11).

recyclage sûr et écologique des navires¹⁰ ainsi qu'à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre¹¹ lorsque les inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port portent sur la vérification du respect de ces règles. Le contrôle par l'État du port est également utilisé dans la grande majorité des États membres de l'Union pour se conformer à d'autres actes juridiques de l'Union, tels que les dispositions relatives au contrôle de la teneur en soufre des combustibles marins¹². Au sein de l'Union, le contrôle par l'État du port est largement fondé sur les règles et procédures du mémorandum d'entente de Paris, mais ces dispositions propres à l'Union ne s'appliquent pas aux pays signataires du mémorandum d'entente de Paris ne faisant pas partie de l'EEE.

En 2018, la directive a fait l'objet d'une évaluation ex post et d'un bilan de qualité du transport maritime (au même titre que d'autres actes législatifs de l'Union en matière de sécurité maritime). Depuis son entrée en vigueur, la directive a en outre fait l'objet d'un suivi continu de la part de la Commission, qui a recensé les problèmes suivants:

- 1) les exigences actuelles de l'Union ne sont pas alignées sur les nouvelles règles internationales obligatoires et les nouvelles procédures convenues au niveau régional (Organisation maritime internationale et mémorandum d'entente de Paris);
- 2) les exigences actuelles de l'Union ne s'appliquent pas aux navires de pêche — certaines conventions internationales applicables aux navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres, dont le respect pourrait être vérifié grâce au contrôle par l'État du port, ne font pas l'objet d'inspections ou pas de manière coordonnée;
- 3) la répartition entre les ports de l'UE des inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port est inégale;
- 4) le profil de risque des navires et le mécanisme de ciblage utilisés actuellement pour sélectionner les navires à inspecter sont obsolètes;
- 5) le régime est trop tributaire d'un système fastidieux de certificats sur support papier; et
- 6) les procédures sont inadéquates et rigides, et les ressources (compétences, formation) consacrées au contrôle par l'État du port sont insuffisantes.

Les problèmes constatés concernent l'ensemble de l'Union et ont les mêmes causes sous-jacentes. En l'absence d'une action de l'UE, les États membres risquent d'agir de manière non coordonnée et non harmonisée. L'utilité d'améliorer la directive afin de remédier aux problèmes recensés est manifeste pour l'Union.

La Commission a dès lors rédigé une proposition visant à modifier la directive 2009/16/CE. Les objectifs spécifiques de cette proposition sont les suivants:

- mettre à jour la législation de l'Union et l'aligner sur les règles et procédures internationales établies par l'OMI/l'OIT ou le mémorandum d'entente de Paris;

¹⁰ Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).

¹¹ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

¹² Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58).

- protéger les navires de pêche, leur équipage et l'environnement. Les grands navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres sont exclus du champ d'application du contrôle par l'État du port. Un système volontaire de contrôle pour ce type de navire devrait permettre d'accroître le niveau de conformité avec les normes internationales en matière de sécurité et de protection de l'environnement applicables à ces navires;
- accroître le taux d'adoption des solutions numériques. En particulier, la Commission encourage l'adoption et l'utilisation des certificats réglementaires électroniques en les reliant au profil de risque des navires utilisé pour cibler et sélectionner les navires à inspecter;
- instaurer une méthode efficace et harmonisée pour la réalisation des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port. Il s'agit notamment de mieux cibler les navires à inspecter en restructurant les éléments obsolètes du profil de risque des navires et en y ajoutant de nouveaux éléments.

Par souci de clarté et de cohérence, dans la présente proposition, un certain nombre de définitions et de références à la législation de l'Union et aux règles de l'IMO en la matière ont également été actualisées.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition est en parfaite cohérence avec la directive 2009/18/CE¹³ régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et la directive 2009/21/CE¹⁴ concernant le respect des obligations des États du pavillon. Ces trois directives de l'Union en matière de sécurité maritime sont toutes fondées sur les règles et les normes fixées par l'OMI au niveau international et, ensemble, elles constituent la base du système de l'Union visant à garantir la sécurité des opérations maritimes dans les eaux de l'Union.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition s'inscrit dans le cadre du programme REFIT de la Commission et répond aux objectifs du programme «Mieux légiférer» en veillant à ce que la législation existante soit simple et claire, ne crée pas de contraintes inutiles et reste en phase avec les évolutions politiques, sociétales et technologiques. La présente proposition et les propositions de révision connexes portant sur les autres directives relatives à la sécurité maritime font également partie du corpus législatif de l'Union régissant la sécurité maritime, qui comprend le système de surveillance du trafic maritime et d'échange d'informations de l'Union (SafeSeaNet)¹⁵, le règlement instituant l'AESM¹⁶, la directive relative à la sécurité des navires de pêche¹⁷, la législation de l'Union relative aux organismes agréés¹⁸, la directive-

¹³ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

¹⁴ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

¹⁵ Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

¹⁶ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 34 du 9.2.1998, p. 1.

¹⁸ Règlement (CE) n° 391/2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11) et directive 2009/15/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

cadre «stratégie pour le milieu marin»¹⁹ ainsi que d'autres actes législatifs de l'Union en matière d'environnement²⁰, avec lesquels elles présentent des liens importants.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique sur laquelle repose la directive modificative est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, qui prévoit des mesures visant à améliorer la sécurité des transports ainsi que des dispositions spécifiques relatives au transport maritime.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Étant donné que les instruments internationaux dans le domaine du contrôle par l'État du port dans le secteur des transports maritimes relèvent de la compétence exclusive de l'Union en vertu de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, le principe de subsidiarité ne s'applique ni à ces instruments ni aux règles de l'Union mettant en œuvre ces accords.

• Proportionnalité

La Commission a élaboré cette proposition afin d'intégrer dans la directive les dernières évolutions survenues au niveau international ainsi que les résultats des procédures d'évaluation ex post et REFIT menées en 2018. Elle a également réalisé une analyse d'impact afin de recenser, d'examiner et d'évaluer d'autres mesures qui permettraient d'atteindre les mêmes objectifs.

L'objectif de la modification proposée est d'améliorer la sécurité maritime en mettant en place, dans toute l'Union, un système de contrôle par l'État du port actualisé, cohérent et harmonisé afin de cibler les activités de transport maritime dont le niveau de performance est faible et, partant, d'améliorer la sécurité et de réduire l'empreinte écologique des navires naviguant dans les eaux de l'Union. La Commission estime qu'il est approprié d'étendre le champ d'application du contrôle par l'État du port aux navires de pêche de plus grande taille, étant donné que les États membres qui souhaitent effectuer ce type d'inspection pourront le faire volontairement. Cette mesure devrait être bénéfique à la sécurité, à l'environnement ainsi qu'aux conditions de vie et de travail dans le secteur de la pêche. Le passage au numérique et le recours aux certificats électroniques engendreront des coûts, mais ceux-ci seront limités et compensés par les avantages qu'ils procureront en matière d'amélioration de la sécurité et de l'efficacité. Compte tenu du caractère international du secteur, il n'existe aucune autre mesure permettant d'obtenir ces résultats de manière plus efficace et plus concrète.

• Choix de l'instrument

Étant donné que la proposition nécessite uniquement d'apporter plusieurs modifications à la directive 2009/16/CE, une directive modificative constitue l'instrument juridique le plus approprié.

¹⁹ JO L 164 du 25.6.2008, p. 19.

²⁰ Telles que la directive 92/43/CEE (directive «Habitats»), la directive 2009/147/CE (directive «Oiseaux») et la directive (UE) 2019/904 (directive sur les plastiques à usage unique).

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

En 2018, à la suite du bilan de qualité du transport maritime et de l'évaluation ex post réalisée dans le cadre du programme REFIT, il a été conclu que, bien que la directive limite dans une certaine mesure la souplesse du mémorandum d'entente de Paris, elle apporte une valeur ajoutée en associant au cadre de contrôle par l'État du port un mécanisme juridique de contrôle de l'application, afin de garantir une mise en œuvre correcte et cohérente au sein des États membres. Cela a engendré une obligation de rendement et d'amélioration constante et, partant, une meilleure répartition des ressources consacrées au contrôle par l'État du port au niveau des États membres. Les conclusions de l'évaluation ont établi que la directive avait contribué à la réalisation de l'objectif visant à améliorer la sûreté, la sécurité et la prévention de la pollution maritime, ainsi que de celui visant à garantir de meilleures conditions de travail et de vie à bord.

L'AESM a apporté un soutien important au régime de contrôle par l'État du port. Plus des deux tiers des États membres de l'UE/EEE effectuant des inspections ont recours exclusivement à THETIS pour sélectionner les navires à inspecter. Le rôle de l'AESM dans la gestion et la mise à jour de THETIS, et la formation qu'elle dispense aux inspecteurs pour harmoniser les inspections dans toute la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris se sont également révélés très importants.

En outre, la mise en œuvre de la directive a fait l'objet d'un suivi permanent de la part de la Commission et de l'AESM. Les rapports d'inspection établis dans le cadre du contrôle par l'État du port devant être importés dans THETIS dès la clôture de l'inspection, l'AESM dispose en temps quasi réel d'une vue d'ensemble détaillée sur toutes les inspections effectuées. L'AESM fournit également un service d'assistance et une aide technique aux États membres qui en ont besoin, et effectue des visites dans les États membres de l'EEE afin de vérifier le respect des règles établies.

Toutefois, le bilan de qualité du transport maritime et l'analyse horizontale réalisée par l'AESM ont mis en évidence plusieurs aspects du régime de contrôle par l'État du port qui pourraient être améliorés.

• Consultation des parties intéressées

Les principales activités de consultation qui ont été menées sont détaillées ci-dessous.

- Les représentants des principales parties intéressées au niveau de l'Union ont été conviés à quatre entretiens exploratoires, notamment pour contribuer à la définition générale du problème et des options stratégiques envisageables, et pour l'affiner.
- Une enquête ciblée menée auprès des parties intéressées, organisée par le consultant chargé de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact, s'est déroulée du 7 septembre au 6 octobre 2021. Cette enquête, qui s'adressait aux principales parties intéressées, était accompagnée de demandes d'informations spécifiques visant notamment à étayer l'évaluation de l'incidence des mesures envisageables.
- Le consultant chargé de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact a organisé, du 13 juillet au 16 septembre 2021, 22 entretiens ciblés avec les principales parties intéressées afin qu'elles répondent à des demandes d'informations spécifiques, en particulier pour étayer l'évaluation de l'incidence des mesures envisageables.
- Des activités de consultation supplémentaires ont été organisées par la DG MOVE et le consultant chargé de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact afin de recueillir l'avis des

États membres et des principales parties intéressées sur les différentes mesures et de valider les résultats provisoires et définitifs de l'étude d'appui à l'analyse d'impact en ce qui concerne la quantification des incidences. Ces activités se sont déroulées lors des réunions suivantes: réunions du comité de dialogue social sectoriel de l'UE sur le transport maritime (le 16 avril 2021, le 23 septembre 2021 et le 16 décembre 2021), réunions du comité de dialogue social sectoriel de l'UE pour la pêche en mer (le 29 janvier 2021, le 8 mars 2021 et le 16 novembre 2021), réunion du comité de dialogue social sectoriel de l'UE sur les ports (le 19 novembre 2021), une réunion informelle des directeurs de l'UE/EEE chargés des transports maritimes (le 30 novembre 2021), réunions virtuelles et en présentiel du comité pour le contrôle par l'État du port créé au titre du mémorandum d'entente de Paris (en mai 2021 et mai 2022), réunions du comité de l'UE pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (le 17 mai 2021, le 11 novembre 2021 et le 31 mai 2022).

Les informations recueillies auprès des parties intéressées ont permis à la Commission d'affiner la conception des options stratégiques et d'évaluer leurs incidences économiques, sociales et environnementales. Grâce à ces informations, la Commission a pu comparer les solutions et déterminer celle qui présente potentiellement le meilleur rapport coût/avantages pour la société et qui pourra contribuer à la mise en place d'un mécanisme de contrôle par l'État du port plus efficace et plus efficient, qui cible mieux les activités de transport maritime non conformes aux normes établies. Les conclusions tirées de ces processus de consultation sont venues compléter les recherches documentaires effectuées dans le cadre de l'étude d'appui externe.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Cet examen s'appuie principalement sur les données recueillies lors de l'évaluation ex post et du bilan de qualité du transport maritime réalisés en 2018, mentionnés précédemment.

L'élaboration de la présente proposition a également nécessité la contribution d'experts de la Commission et de l'AESM pour la formulation précise de ses définitions techniques et sa rédaction dans un langage juridique clair.

- **Analyse d'impact**

Dans l'analyse d'impact, trois options stratégiques pour réviser la directive ont été examinées sur la base des principes directeurs suivants:

- 1) la nécessité d'actualiser la directive et de l'aligner sur les instruments internationaux;
- 2) la possibilité de résoudre la problématique particulière liée aux flottes de navires de pêche en prévoyant un régime de contrôle par l'État du port spécifique à ces navires;
- 3) la numérisation accrue des méthodes de contrôle par l'État du port afin que les inspections réalisées au titre de ce contrôle soient mieux préparées et plus ciblées — la directive doit faciliter et encourager le recours aux certificats réglementaires électroniques;
- 4) l'adoption de méthodes d'inspection efficaces et harmonisées, s'inspirant de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive, et un meilleur ciblage des navires à inspecter.

Dans l'option A, il est proposé d'apporter à la directive un certain nombre de modifications afin de mieux atteindre l'objectif consistant à améliorer la sécurité maritime et à prévenir la pollution. Cette option vise essentiellement à garantir l'alignement de la directive sur les instruments juridiques

internationaux. La plupart des autres modifications qui y sont proposées sont des mesures non réglementaires sous forme de recommandations, de lignes directrices et d'ateliers organisés par la Commission ou l'AESM.

L'option B vise à établir un juste équilibre entre la souplesse accordée aux administrations chargées du contrôle par l'État du port et l'harmonisation. Un système volontaire de contrôle par l'État du port est proposé en parallèle de la directive actuelle (mais en dehors de son champ d'application) pour les États membres qui souhaitent inspecter les navires de pêche de plus de vingt-quatre mètres. Cette option prévoit en outre la mise à disposition de lignes directrices, de formations dispensées par l'AESM et d'une base de données des inspections gérée par l'AESM afin de cibler les navires et de communiquer les résultats des inspections. Le recours aux certificats électroniques y est encouragé en les reliant au profil de risque des navires.

L'option C est celle qui entraîne la plus forte augmentation de la charge administrative pour les administrations chargées du contrôle par l'État du port, mais elle garantit également le degré d'harmonisation des inspections le plus élevé. Avec l'option C, le contrôle par l'État du port applicable aux navires de pêche de plus de vingt-quatre mètres serait pleinement intégré dans la directive, ce qui aurait une incidence sur les propriétaires/exploitants de ces navires ainsi que sur les administrations chargées du contrôle par l'État du port dans les États membres concernés. L'option C inscrirait dans la directive le recours obligatoire aux certificats électroniques et prévoirait la suppression progressive des certificats sur papier d'ici à 2035.

L'analyse d'impact a été présentée au comité d'examen de la réglementation en juillet 2022. Le comité a émis un avis favorable avec réserves. Le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente proposition législative répond aux observations formulées par le comité.

- Application du principe «un ajout, un retrait»

Aucun coût supplémentaire pour les entreprises ou les citoyens n'a été recensé (qu'il s'agisse de frais administratifs ou de coûts d'ajustement).

- **Réglementation affûtée et simplification (REFIT)**

L'initiative présente un intérêt pour le programme REFIT de la Commission, car elle vise à aligner et à simplifier la législation en matière de sécurité maritime, à améliorer le profil de sécurité des navires (en particulier celui des flottes de grands navires de pêche) et à aider les autorités des États membres à s'acquitter de leurs obligations en matière d'inspection et de communication des rapports d'inspection.

L'option stratégique privilégiée a également une vocation de simplification, car les situations et les circonstances dans lesquelles les inspections au titre du contrôle par l'État du port peuvent ne pas être effectuées, que ce soit pour des motifs classiques d'ordre opérationnel ou en cas de force majeure, y seront clarifiées. Elle devrait permettre de renforcer l'harmonisation et la normalisation dans l'ensemble de l'Union grâce à l'aide de l'AESM, qui dispensera aux autorités nationales chargées du contrôle par l'État du port une formation sur le déroulement des inspections sur les navires de pêche étrangers et leur fournira une base de données spécialement consacrée aux inspections, qui leur permettra de cibler et de sélectionner les navires à inspecter ainsi que d'enregistrer et de partager les résultats des inspections.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition engendre un coût net de 6,479 millions d'euros en valeur actuelle pour le budget de l'Union au cours de la période 2025-2050. L'incidence budgétaire de la proposition est décrite plus en détail dans la fiche financière législative annexée à la présente proposition à titre informatif. L'incidence budgétaire de la proposition figure déjà dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, présentée par la Commission.

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Modalités de suivi, d'évaluation et de déclaration**

Des mécanismes adéquats de suivi et de déclaration ont été définis. L'AESM jouera un rôle important dans ce processus puisqu'elle est chargée de la mise en place et du fonctionnement de systèmes de données électroniques consacrés au secteur des transports maritimes, en particulier la base de données THETIS destinée au ciblage et à la communication des rapports d'inspection.

La mise en œuvre peut être contrôlée par la Commission ou l'AESM, qui superviseront la base de données THETIS afin de vérifier si les navires à inspecter sont correctement ciblés, si les inspections sont correctement effectuées et si les rapports d'inspection sont importés dans la base de données. De manière cyclique, l'AESM effectue également des visites dans les États membres afin de vérifier les opérations sur le terrain dans le cadre du rôle de soutien qu'elle joue vis-à-vis de la Commission²¹. Les États membres devront disposer d'un système de gestion de la qualité certifiant que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés à la réalisation de leurs objectifs. Ce système devra être certifié et faire ensuite l'objet d'un audit périodique. Les États membres seront tenus de communiquer à la Commission ou à l'AESM les résultats des audits effectués par l'organisme habilité afin que les autorités nationales chargées du contrôle par l'État du port puissent conserver la certification de leur système de gestion de la qualité.

Étant donné que le cycle complet des visites de contrôle de la mise en œuvre envisagé par l'AESM devrait durer cinq ans²², il est proposé de fixer la durée du cycle d'évaluation de la directive à sept ans.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis étant donné que la proposition vise à simplifier et à préciser le régime existant.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Au considérant 11, tous les États membres de l'Union éligibles (Espagne, Grèce, France, Croatie, Italie et Slovénie) sont encouragés à signer le mémorandum d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'État du port afin d'améliorer la qualité et la quantité des inspections réalisées dans le bassin méditerranéen dans le cadre du contrôle par l'État du port.

²¹ L'AESM effectue ces visites afin de mener à bien les tâches essentielles qui lui sont confiées en vertu de l'article 3 du règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime; ces visites ne devraient dès lors engendrer aucun coût supplémentaire.

²² Comme prévu dans la méthodologie de l'AESM relative aux visites dans les États membres, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

L'article 1^{er} du projet de directive modificative en constitue la partie principale et apporte des modifications à de nombreuses dispositions de la directive 2009/16/CE.

Objet, définition et champ d'application

Au point 1, l'article 2 est modifié et le champ d'application de la directive est partiellement étendu pour inclure un certain nombre de conventions internationales dans le champ d'application des inspections réalisées dans le cadre du 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 (convention de Nairobi), qui sont toutes deux en vigueur et ont été adoptées en tant qu'instruments pertinents par le mémorandum d'entente de Paris.

Au point 2, le champ d'application est modifié afin que les États membres qui le souhaitent puissent inspecter les navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres au titre du contrôle par l'État du port.

Obligations en matière d'inspection

Au point 3, le nombre (la «juste part») d'inspections à effectuer par les États membres ainsi que la manière dont il est calculé sont modifiés. Actuellement, les obligations en matière d'inspection reposent sur une moyenne mobile de toutes les inspections effectuées dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, calculée sur une période de trois ans. Par conséquent, si certains États membres inspectent bien plus de navires que ce à quoi ils sont tenus, au fil du temps, le nombre cumulé de navires à inspecter augmente pour tous les États membres. Selon les estimations de l'AESM, cette augmentation serait de l'ordre de 1 à 2 % par an. Cette mesure vise à éviter cette charge supplémentaire superflue pour les États membres.

Aux points 4 et 5, la directive est alignée sur les modifications apportées au mémorandum d'entente de Paris en ce qui concerne les obligations en matière d'inspection et pour permettre une plus grande souplesse en matière d'inspections non effectuées (que ce soit pour des motifs d'ordre opérationnel ou en cas de force majeure).

Au point 6 également, la directive est modifiée afin de permettre une plus grande souplesse en matière d'inspections non effectuées et de respecter les obligations en matière d'inspection.

Cas de force majeure

Le point 7 vise à pallier le manque de souplesse du régime de contrôle par l'État du port en cas de crise ou d'événements imprévus tels que la pandémie de COVID-19. Afin d'accroître la résilience du régime, un nouvel article 8 *bis* est ajouté. Cette mesure offre une plus grande souplesse aux États membres, car elle les dispense d'effectuer des contrôles en cas de force majeure, à condition que les inspections non effectuées soient enregistrées et que la raison en soit documentée.

Notification préalable à l'entrée

Les points 8 et 10 concernent l'alignement de la directive sur les changements apportés au mémorandum d'entente de Paris par la suppression de l'obligation de déclarer les résultats des inspections dans un délai de soixante-douze heures, prévue à l'article 9 et à l'annexe III pour les navires susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée — l'article 9 et l'annexe III sont supprimés. Les points 16 et 23 concernent la suppression de l'article 9 et de l'annexe III.

Paramètres environnementaux

Le point 9 vise à définir les paramètres environnementaux qui seront pris en considération pour établir le profil de risque des navires utilisé pour cibler les navires à inspecter.

Inspections renforcées

Le point 10 dispose que, en raison de leur complexité, les inspections renforcées doivent être effectuées par plusieurs agents chargés du contrôle par l'État du port.

Refus d'accès

Aux points 12 et 13, la directive est modifiée afin de l'aligner sur les changements adoptés par le mémorandum d'entente de Paris en ce qui concerne la procédure de refus d'accès (bannissement) et la possibilité de bannir des navires qui figurent sur la liste grise ou la liste blanche du mémorandum d'entente de Paris (quel que soit leur pavillon) ainsi que la disposition relative à l'immobilisation forcée ou celle qui s'applique lorsque le navire immobilisé ne se rend pas dans l'un des chantiers de réparation convenu.

Formations dispensées par l'AESM

Le point 14 présente les possibilités pour l'AESM de dispenser des formations aux États membres de l'Union afin qu'ils puissent mieux s'acquitter des responsabilités qui leur incombent au titre de la directive, compte tenu de l'élargissement du champ d'application du contrôle par l'État du port ainsi que de l'amélioration du programme et du type de formation.

Sur cette base, l'AESM (en collaboration avec les États membres et les parties au mémorandum d'entente de Paris) élaborera un nouveau cursus de formation et de perfectionnement professionnels à l'intention des inspecteurs, qui sera composé i) d'un programme d'acquisition des compétences et ii) d'un programme de perfectionnement professionnel. Une fois ces éléments mis en place, l'Agence devra recenser et fournir la liste des nouveaux besoins en matière de formation afin que soient modifiés les cursus, les plans de formation ainsi que le contenu du programme de formation et de perfectionnement professionnels destinés aux inspecteurs, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies et les obligations supplémentaires découlant des nouvelles conventions de l'OMI.

Base de données, partage d'informations et certificats électroniques

Au point 15, la directive est modifiée afin de préciser et de fixer le délai dans lequel les heures d'arrivée et de départ des navires doivent être communiquées à SafeSeaNet. L'article 24, paragraphe 2, de la directive impose aux États membres de veiller à ce que ces données soient «transmises dans un délai raisonnable à la base de données des inspections». La directive est modifiée afin d'y préciser la notion de «délai raisonnable» de sorte que les heures réelles d'arrivée et de départ soient communiquées dans un délai de trois heures. L'article 24 exige en outre que tous les rapports d'inspection établis dans le cadre du contrôle par l'État du port soient validés par une personne autre que l'inspecteur qui a effectué l'inspection (soit un autre inspecteur chargé du contrôle par l'État du port, soit un superviseur), avant que le rapport d'inspection ne soit transmis à la base de données.

Au point 16, la directive est modifiée afin d'y ajouter un nouvel article prévoyant et encourageant le recours aux certificats électroniques. Ces derniers seraient établis sur la base d'un modèle commun, validés au moyen d'un outil commun et enregistrés dans un répertoire commun à l'échelle de l'Union,

dans lequel ils seraient reliés au profil de risque des navires. Cette mesure encouragera les États du pavillon ou les organismes agréés agissant en leur nom à délivrer des certificats électroniques (tout en permettant leur réutilisation dans le cadre du contrôle par l'État du port) en attribuant à leur titulaire des points (au moyen de l'ajout d'un paramètre dans le profil de risque des navires) que les navires pourront cumuler afin d'être considérés comme des navires à faible risque et d'être ainsi moins susceptibles de faire l'objet d'une inspection au titre du contrôle par l'État du port.

Système de gestion de la qualité

Au point 18, la directive est modifiée afin d'exiger des États membres qu'ils se dotent d'un système de gestion de la qualité et l'appliquent aux activités de contrôle par l'État du port menées par leur administration maritime. Cette mesure devrait permettre aux administrations de s'adapter à la complexité et aux exigences grandissantes des inspections à effectuer au titre du contrôle par l'État du port, afin qu'elles puissent mieux contrôler leur qualité et signaler les problèmes tels que ceux liés à l'affectation des ressources. Elle s'appliquera à tous les États du port qui ne disposent pas encore d'un système de gestion de la qualité certifié par un organisme externe pour leurs opérations de contrôle par l'État du port.

Actes délégués

Le point 19 dispose que la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin d'actualiser la liste des conventions figurant à l'article 2, paragraphe 1, si ces conventions ont été reconnues en tant qu'instrument pertinent par le mémorandum d'entente de Paris, et pour modifier l'annexe VI afin d'y ajouter les procédures et les orientations relatives au contrôle par l'État du port adoptées par le mémorandum d'entente de Paris ou d'en actualiser la liste.

Compétences en matière de modification

Le point 20 dispose que toute mise à jour des instruments pertinents de l'OMI énumérés à l'article 2, paragraphe 1, est soumise à la clause classique de non-régression. Cela signifie que si des changements surviennent au niveau international, les normes de l'instrument de l'Union sont à tout le moins maintenues à leur niveau actuel.

Modalités de mise en œuvre

Le point 21 dispose que, lorsqu'elle adopte des actes d'exécution, la Commission accorde une attention particulière au rôle et aux compétences spécialisées du mémorandum d'entente de Paris, et que ces actes sont élaborés à la lumière des compétences spécialisées et de l'expérience acquises dans le cadre du système d'inspection dans l'Union.

Examen de la mise en œuvre

Le point 22 prévoit que la Commission procédera 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 de la durée du cycle d'évaluation au cours duquel l'AESM effectue ses visites dans les États membres, laquelle est généralement supérieure à cinq ans.

Profil de risque des navires – Certificats et documents

Aux points 23 et 24, les annexes I et II relatives au profil de risque des navires sont modifiées. Le profil de risque des navires est modifié conformément aux modifications qui font déjà l'objet d'un accord de principe dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Il s'agit notamment i) de la pondération exprimée en points appliquée à certaines catégories de navires et ii) du système d'audit de l'OMI, qui n'est plus un système volontaire, mais est remplacé par un facteur de pondération tenant compte de la ratification éventuelle des conventions internationales par l'État du pavillon.

Le profil de risque des navires est également modifié pour les navires de charge et les navires à passagers d'une jauge brute supérieure à 5 000 tonneaux (lesquels sont considérés comme les plus polluants); l'indicateur d'intensité carbone de l'OMI sera pris en considération dans le profil de risque de ces navires. Pour tous les navires susceptibles d'être soumis à un contrôle par l'État du port, le facteur de pondération est ajusté afin d'accorder davantage de poids aux anomalies présentant un danger pour l'environnement (Marpol, convention sur la gestion des eaux de ballast et convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires) signalées sur ces navires lors de précédentes inspections au titre du contrôle par l'État du port effectuées dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Les anomalies et les immobilisations signalées sont uniquement celles liées aux conventions internationales (les «instruments pertinents»); la version révisée du profil de risque des navires sera ainsi applicable dans toute la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris et non pas seulement dans les États membres de l'Union. Un paramètre sera également ajouté afin d'encourager les États dans lesquels sont immatriculés des navires susceptibles d'être soumis à un contrôle par l'État du port à utiliser des certificats électroniques.

Certificats

Au point 26, la liste des certificats réglementaires et celle des autres documents figurant à l'annexe IV à vérifier lors des inspections conformément aux exigences de l'OMI, comme convenu précédemment dans le mémorandum d'entente de Paris, sont actualisées.

Procédures et orientations en matière d'inspection

Afin de permettre la mise en place d'un système actualisé et harmonisé de contrôle par l'État du port dans l'ensemble de l'Union, l'annexe VI relative aux orientations et aux instructions du mémorandum d'entente de Paris à suivre lors des inspections, dans leur version actualisée, est mise à jour au point 26.

Refus d'accès

Au point 28, l'annexe VIII concernant les procédures de refus d'accès (bannissement) visées à l'article 16 est actualisée afin de les aligner sur les modifications ayant déjà fait l'objet d'un accord dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen²³,

vu l'avis du Comité des régions²⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil²⁵ établit des règles relatives au système d'inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port, en vertu duquel les navires susceptibles d'être soumis à un contrôle, qui font escale dans les ports de l'Union, sont inspectés afin de vérifier si les compétences de l'équipage présent à leur bord ainsi que leur état et leurs équipements sont conformes aux exigences de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la convention internationale pour la protection du milieu marin.
- (2) La directive 2009/16/CE se fonde sur la structure intergouvernementale volontaire préexistante constituée par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (le «mémorandum d'entente de Paris») ainsi que sur les notions de partage de la charge des inspections, de ciblage des navires à inspecter en fonction des risques, d'harmonisation des inspections et de partage des résultats d'inspection.
- (3) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/16/CE, l'environnement réglementaire international (notamment le mémorandum d'entente de Paris et l'Organisation maritime internationale) et les technologies ont évolué. Ces changements, au même titre que l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE, doivent être pris en considération.
- (4) Plusieurs conventions internationales sont entrées en vigueur et ont été ratifiées par les États membres depuis 2011: la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), et la convention internationale de Nairobi

²³ JO C du , p. .

²⁴ JO C du , p. .

²⁵ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

sur l'enlèvement des épaves (convention de Nairobi). Il convient donc de les inclure dans la liste des conventions auxquelles s'applique la directive 2009/16/CE afin de leur donner force exécutoire dans le cadre du système de contrôle par l'État du port.

- (5) Afin de permettre la mise en place d'un système de contrôle par l'État du port actualisé et harmonisé, il est nécessaire de disposer d'un moyen plus rapide de mettre à jour la liste des conventions internationales appliquées dans le cadre du contrôle par l'État du port sans qu'il soit nécessaire de modifier l'ensemble de la directive. Par conséquent, chaque fois qu'une convention internationale entre en vigueur (c'est-à-dire, lorsque cette convention a atteint le taux de ratification convenu) et est adoptée par les membres du mémorandum d'entente de Paris en tant qu'instrument pertinent, la liste des conventions figurant dans la directive devrait être mise à jour par la Commission.
- (6) En raison de leur taille réduite, la plupart des navires de pêche de l'Union exercent leurs activités dans les eaux territoriales et ne sont pas susceptibles d'être inspectés dans des ports étrangers. Dès lors, en règle générale, seuls les grands navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres (qui sont par ailleurs les navires de pêche soumis aux conventions internationales) sont susceptibles de pénétrer dans les eaux internationales et de faire escale dans des ports situés dans des pays autres que celui où ils sont immatriculés, et sont donc susceptibles de faire l'objet d'une inspection au titre du contrôle par l'État du port. La majorité des conventions internationales applicables aux grands navires de pêche étant différentes de celles qui sont actuellement appliquées dans le cadre du contrôle par l'État du port, et afin d'éviter des effets indésirables sur le système actuel de contrôle par l'État du port, un système parallèle de contrôle par l'État du port est proposé pour les navires de pêche.
- (7) Toutefois, en raison des habitudes de pêche, ces grands navires de pêche ne se rendent pas dans tous les États membres de l'Union. Par conséquent, afin de permettre une certaine souplesse dans la manière dont les normes sont élaborées dans le cadre du contrôle par l'État du port, un système volontaire distinct du régime actuel de contrôle par l'État du port est proposé pour les États membres de l'Union qui souhaitent procéder à ce type d'inspections. Ce système de contrôle par l'État du port applicable aux navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres peut donc être élaboré de manière organique par les États membres, le mémorandum d'entente de Paris et la Commission.
- (8) Le mécanisme de la «juste part» permet de répartir la charge des inspections entre les États membres du mémorandum d'entente de Paris. Chaque État membre se voit attribuer un certain nombre d'inspections à effectuer annuellement (ce nombre constitue ses obligations en matière d'inspection ou sa «juste part» d'inspections). La probabilité pour un navire d'être soumis à une inspection est principalement déterminée par la durée qui s'est écoulée depuis sa dernière inspection. Les navires de priorité II peuvent être inspectés, tandis que les navires de priorité I doivent être inspectés.
- (9) Les États membres sont autorisés à ne pas effectuer un nombre déterminé d'inspections «prioritaires» sans que cela constitue un manquement à leurs obligations en matière d'inspection. En effet, pour certains États membres, le nombre de navires faisant effectivement escale dans leurs ports au cours d'une année donnée peut être supérieur ou inférieur au nombre d'inspections qu'ils sont tenus d'effectuer. Eu égard au manque de souplesse d'une méthode différente permettant à ces États membres (auxquels est imposé un nombre d'inspections trop élevé ou trop faible), de s'acquitter de l'obligation d'effectuer leur juste part d'inspections, il est nécessaire d'aligner les dispositions concernées sur les dispositions révisées du mémorandum d'entente de Paris.

- (10) Les États membres sont également autorisés à reporter les inspections dans certaines circonstances, pour autant que le navire soit inspecté dans le port d'escale suivant ou dans un délai de quinze jours et cette possibilité est modifiée de manière que tous les États membres puissent y avoir recours. Certaines catégories de navires perçus comme présentant un risque plus élevé et pouvant donc faire l'objet d'une inspection renforcée doivent notifier leur heure d'arrivée prévue dans un port soixante-douze heures avant leur arrivée. Toutefois, après quelques années, il a été conclu que cette obligation était trop contraignante pour les exploitants et n'apportait aucune valeur ajoutée, les autorités nationales disposant déjà des informations requises qu'elles peuvent obtenir plus facilement dans la base de données THETIS. Cette obligation de notification préalable à l'arrivée a donc été supprimée dans le mémorandum d'entente de Paris et il convient dès lors d'aligner la directive 2009/16/CE en conséquence.
- (11) Ces dix dernières années, malgré l'augmentation du nombre de navires faisant escale dans les ports de l'Union, y compris pour le transport maritime de marchandises sur de courtes distances effectué entre les principaux ports des États membres de l'Union et les ports situés en Europe géographique ou dans des pays non européens riverains de la Méditerranée et de la mer Noire, le profil de sécurité des navires faisant escale dans les ports de l'Union s'est considérablement amélioré. Les inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port sont de plus en plus souvent réalisées afin de faire respecter la législation en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne les émissions de soufre ou la démolition des navires d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement. Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» vise à réduire le volume total de gaz à effet de serre émis par l'Union de 55 % d'ici à 2030, ce qui ouvrira la voie à la neutralité climatique à l'horizon 2050, et le transport maritime est censé y contribuer. Toutefois, le profil de risque des navires conçu avant 2009 répondait à des priorités différentes et n'est pas entièrement adapté pour concentrer les activités d'inspection sur les navires les moins performants sur le plan environnemental.
- (12) Il convient dès lors de le mettre à jour afin d'y intégrer les aspects environnementaux en accordant davantage d'importance aux performances des navires en la matière, y compris en ce qui concerne l'intensité carbone opérationnelle des navires inspectés, ainsi que les anomalies et les immobilisations liées à l'environnement.
- (13) 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 et de faire un usage efficace des ressources humaines. Le nombre de navires actuellement munis de certificats électroniques est en augmentation et devrait continuer d'augmenter. Il convient dès lors d'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 mieux préparées et plus ciblées. Il y a lieu d'encourager l'adoption et l'utilisation de ces certificats électroniques en les incluant dans le profil de risque des navires.
- (14) Le contrôle par l'État du port s'est compliqué à mesure que de nouvelles exigences en matière d'inspection ont été ajoutées, soit par le droit de l'Union, soit par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale. Il est donc nécessaire de veiller au perfectionnement et à la reconversion professionnels des agents chargés du contrôle par l'État du port et d'actualiser leur formation en permanence.
- (15) Les administrations de l'Union chargées de l'État du pavillon, conformément à la directive n° 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil²⁶, sont tenues de disposer d'un système de

²⁶ Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (JO L 131 du 28.5.2009, p. 132).

gestion de la qualité afin d'aider les États membres à améliorer encore leurs performances en tant qu'États du pavillon et de garantir une égalité de traitement entre les administrations. La mise en place d'une exigence similaire pour les activités de contrôle par l'État du port devrait permettre aux États membres de certifier qu'ils disposent d'une organisation, de politiques, de processus, de ressources et d'une documentation appropriés pour atteindre leurs objectifs et de repérer les difficultés systémiques telles que celles liées à l'affectation des ressources ou du personnel avant qu'elles ne deviennent problématiques.

- (16) Afin de permettre aux États membres de mettre en application les dispositions actualisées de la présente directive et de s'acquitter ainsi des obligations qui leur incombent au titre du droit international, conformément à cette directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes en vertu de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la mise à jour de la liste des conventions relevant du champ d'application de la directive 2009/16/CE et la modification de la liste des procédures et des lignes directrices relatives au contrôle par l'État du port adoptée par le mémorandum d'entente de Paris. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»²⁷. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (17) Afin de garantir l'uniformité des conditions de mise en œuvre des dispositions de la directive 2009/16/CE concernant la liste des conventions relevant de son champ d'application, le régime volontaire de contrôle par l'État du port applicable aux navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à vingt-quatre mètres, les conditions d'application de l'annexe VII relative aux inspections renforcées, l'ensemble uniforme de lignes directrices et de procédures en matière de sûreté et de sécurité, ainsi que les exigences relatives aux certificats électroniques, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁸.
- (18) Afin d'améliorer la qualité des inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port dans les zones maritimes proches de l'Union, tous les États membres éligibles sont encouragés à adhérer au mémorandum d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'État du port.
- (19) Compte tenu de la durée du cycle complet des visites effectuées dans les États membres par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) afin de contrôler la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE au plus tard [dix ans après sa date d'entrée en vigueur visée à l'article XX] et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (20) Étant donné qu'en raison du caractère international des transports maritimes, les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière satisfaisante par les États membres, mais peuvent, grâce à l'effet de réseau résultant de l'action commune des États membres, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de

²⁷ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

²⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(21) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/16/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

(1) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) Au point 1, les sous-points l) et m) suivants sont ajoutés:

- «l) la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM);
- m) la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (convention de Nairobi);».

(b) Le point 3 est supprimé.

(2) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les bateaux de pêche d'une longueur hors tout inférieure à vingt-quatre 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.».

(b) Le paragraphe 4 *bis* suivant est ajouté:

«4 *bis*. Dans le cadre du contrôle par l'État du port, les États membres peuvent procéder à des inspections sur les navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à vingt-quatre mètres. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités propres à ce régime de contrôle par l'État du port spécifique aux navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à vingt-quatre mètres. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.».

(3) À l'article 5, le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis*. Lorsque les États membres ont dépassé de plus de 150 % le nombre d'inspections qu'ils sont tenus de réaliser annuellement, les inspections qu'ils effectuent sur les navires de priorité II ne sont pas prises en considération dans le calcul des obligations annuelles qui incombent aux États membres parties au mémorandum d'entente de Paris en matière d'inspection.».

(4) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

Modalités du respect des obligations en matière d'inspection

Un État membre qui n'effectue pas les inspections requises à l'article 5, paragraphe 2, point a), est réputé respecter ses obligations au sens de cette disposition 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.

Nonobstant les pourcentages d'inspections non effectuées visés au premier alinéa, les États membres inspectent en priorité les navires qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union.

Nonobstant les pourcentages d'inspections non effectuées visés au premier alinéa, pour les navires de priorité I faisant escale au mouillage, les États membres inspectent en priorité les navires présentant un profil de risque élevé qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union.».

- (5) À l'article 7, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Un État membre où le nombre total d'escales de navires de priorité I et de priorité II est inférieur à 150 % de la part d'inspection visée à l'article 5, paragraphe 2, point b), est réputé respecter ses obligations annuelles en matière d'inspection s'il inspecte deux tiers du nombre total de navires de priorité I et II faisant escale dans ses ports et mouillages.».

- (6) À l'article 8, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

1. Un État membre peut décider de reporter l'inspection d'un navire de priorité I ou II dans les circonstances exposées ci-dessous:

- (a) si l'inspection peut être effectuée lors de la 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 mémorandum d'entente de Paris et que le report n'excède pas quinze jours; ou
- (b) si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'État dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

2. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, une inspection n'a pas été effectuée sur un navire de priorité I ou II, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous:

- (a) 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; ou
- (b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne (comme prévu à l'article 2, paragraphe 10). Dans un tel cas, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.».

- (7) L'article 8 *bis* suivant est inséré:

Cas de force majeure

La non-exécution d'une inspection en cas de force majeure n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que cette inspection et les motifs de sa non-exécution soient documentés et enregistrés dans la base de données des inspections.»

(8) L'article 9 est supprimé.

(9) À l'article 10, le texte suivant est ajouté au paragraphe 2:

«c) Paramètres environnementaux

Les paramètres environnementaux sont fondés sur l'indicateur d'intensité de carbone propre au navire ainsi que sur le nombre d'anomalies relatives à la convention Marpol, à la convention AFS, à la convention BWM, à la convention CLC 92, à la convention «hydrocarbures de soute» et à la convention de Nairobi, conformément à l'annexe I, partie I.3, et à l'annexe II.»

(10) À l'article 14, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Une inspection renforcée est effectuée par au moins deux agents chargés du contrôle par l'État du port. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des modalités détaillées afin de garantir l'uniformité des conditions de mise en œuvre de l'annexe VII. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.»

(11) À l'article 14 *bis*, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'article 11, point a), et l'article 14 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier inspectés en vertu du présent article.»

(12) L'article 16 est modifié comme suit:

(a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Un État membre refuse 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, adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données relative aux inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou
- bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est élevée ou moyenne, adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le premier alinéa du présent article ne s'applique pas aux situations visées à l'article 21, paragraphe 6.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou le mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise.».».

(b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage de l'Union donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage de l'Union. Cette troisième mesure de refus d'accès peut être levée au terme d'un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure et uniquement si:

- a) les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁹;
- b) le navire est géré par une compagnie dont le niveau de performance est élevé, conformément à l'annexe I, partie I, point 1; et
- les conditions énumérées aux points 3 à 9 de l'annexe VIII sont réunies.

Tout navire ne satisfaisant pas aux critères énoncés dans le présent paragraphe, après un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union.».».

(c) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Tout navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est moyenne ou faible, telle que publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union s'il fait l'objet d'une immobilisation ultérieure dans un port ou mouillage de l'Union après le troisième refus d'accès.».».

(d) Le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:

«4 *bis*. Si un navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est élevée est immobilisé dans un port ou mouillage après le troisième refus d'accès ou après tout autre refus d'accès ultérieur et si, lors de la première activité d'interface navire/port suivante dans un port de l'Union, les certificats réglementaires et les certificats de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 et la preuve est apportée qu'une visite à bord a été effectuée par la société de classification avant la délivrance de ces certificats, le navire se voit refuser l'accès à tout port ou mouillage pour une durée de vingt-quatre mois.

Si, au moment de la première activité d'interface navire/port, les certificats réglementaires ou les certificats de classification ne sont pas délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009, le navire se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages.».».

(13) À l'article 21, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent des mesures pour que l'accès à tout port ou mouillage de l'Union soit refusé aux navires visés au paragraphe 1 qui:

²⁹ Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11);

- (a) prennent la mer sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection; ou
- (b) ne se conforment pas aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

La mesure de refus d'accès est levée au terme d'un délai de douze mois. La mesure de refus d'accès prend effet à compter de sa date d'adoption.

Ce refus est maintenu jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant apporte, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies, la preuve que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des conventions.».

- (14) À l'article 22, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. En coopération avec les États membres et à la lumière des compétences spécialisées ainsi que de l'expérience acquises au sein de l'Union et dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, la Commission élabore un programme de formation et de perfectionnement professionnels destiné aux inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port. Ce programme de formation tient compte de l'élargissement du champ d'application du contrôle par l'État du port ainsi que des améliorations apportées à la formation en ce qui concerne sa portée et sa forme.

En coopération avec les États membres, la Commission devra 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.».

- (15) L'article 24 est modifié comme suit:

- (a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres prennent les mesures appropriées pour veiller à ce que les informations sur l'heure réelle d'arrivée et l'heure réelle de départ de tout navire faisant escale dans leurs ports et mouillages, ainsi qu'un identifiant du port concerné, soient transmises à la base de données des inspections dans un délai de trois heures à compter de l'heure de départ, par l'intermédiaire de SafeSeaNet, le système d'échange d'informations maritimes de l'Union visé à l'article 3, point s), de la directive 2002/59/CE. Une fois qu'ils ont transmis ces informations à la base de données des inspections par l'intermédiaire de SafeSeaNet, les États membres sont exemptés de la fourniture de données en vertu de l'annexe XIV, points 1.2, 2 a) et 2 b), de la présente directive.».

- (b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées en application de la présente directive soient transférées à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'immobilisation est levée.

Dans un délai de soixante-douze heures, les États membres veillent à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication. Avant d'être transmis à la base de données, le rapport d'inspection est

validé par un inspecteur chargé du contrôle par l'État du port ne faisant pas partie de l'équipe qui a effectué l'inspection.».

- (16) L'article 24 *bis* suivant est inséré:

«Article 24 bis

Certificats électroniques

1. La Commission, en étroite coopération avec les États membres, adopte des actes d'exécution établissant les spécifications fonctionnelles et techniques pour l'élaboration d'une interface de communication d'informations, d'un outil de validation et d'un répertoire central ou d'une base de données centrale harmonisés destinés au traitement des versions électroniques des certificats énumérés à l'annexe IV et mentionnés à l'article 13, paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.
2. Les États membres peuvent utiliser l'interface de communication d'informations, l'outil de validation et le répertoire central ou la base de données centrale harmonisés pour traiter les versions électroniques des certificats afin de faciliter le passage de leurs registres d'immatriculation des navires aux certificats électroniques.
3. Si le navire bat le pavillon d'un État qui délivre des certificats électroniques, cette information doit être mentionnée dans le profil de risque du navire tel qu'il figure aux annexes I et II.
4. L'État membre est chargé de veiller à la transmission des données conformément aux exigences légales et techniques applicables. L'État membre reste responsable des données, de la validité des informations et des certificats, ainsi que de la mise à jour de toute information modifiée après sa transmission à la base de données centrale.».

- (17) L'article 25 est remplacé par le texte suivant:

«Article 25

Échange d'informations et coopération

Chaque État membre veille à ce que ses autorités ou organismes portuaires et les autres autorités ou organismes entrant en ligne de compte fournissent à l'autorité compétente en matière de contrôle par l'État du port les types d'informations suivants dont ils disposent:

- (a) informations concernant les navires qui n'ont pas procédé à toutes les notifications d'informations obligatoires en vertu de la présente directive, de la directive 2002/59/CE et de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil³⁰, ainsi que, le cas échéant, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires,
- (b) informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés aux dispositions de l'article 7 de la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires,

³⁰ Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

- (c) informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté,
informations concernant les anomalies manifestes conformément à l'article 23.».

- (18) L'article 30 est remplacé par le texte suivant:

«Article 30

Contrôle du respect et de l'application concrète par les États membres

Pour assurer une mise en œuvre effective de la présente directive et contrôler le fonctionnement global du régime de l'UE relatif au contrôle par l'État du port conformément à l'article 2, point b) i), du règlement (CE) n° 1406/2002, la Commission recueille les informations nécessaires et effectue des visites dans les États membres.

Chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du port. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.».

- (19) L'article 30 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 30 bis

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 30 *ter* afin de modifier la liste des conventions figurant à l'article 2, paragraphe 1, après que ces conventions ont été adoptées en tant qu'instrument pertinent par le mémorandum d'entente de Paris, et de modifier l'annexe VI pour y ajouter les procédures et les lignes directrices relatives au contrôle par l'État du port adoptées par le mémorandum d'entente de Paris ou d'en actualiser la liste figurant dans cette annexe.»

- (20) À l'article 31, le texte suivant est inséré:

«4. Les modifications apportées aux instruments pertinents énumérés à l'article 2, point 1, peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.».

- (21) L'article 33 est remplacé par le texte suivant:

«Article 33

Modalités de mise en œuvre

Lorsqu'elle adopte les modalités de mise en œuvre visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 4 *bis*, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 4, à l'article 15, paragraphe 3, à l'article 18 *bis*, paragraphe 7, à l'article 23, paragraphe 5, à l'article 24 *bis*, paragraphe 6, et à l'article 27 conformément aux procédures visées à l'article 31, paragraphe 2, la Commission veille tout particulièrement à ce que ces modalités tiennent compte des compétences spécialisées et de l'expérience acquises

dans le cadre du système d'inspection dans l'Union et en s'appuyant sur les compétences spécialisées du mémorandum d'entente de Paris.».

- (22) L'article 35 est remplacé par le texte suivant:

«Article 35

Examen de la mise en œuvre

Avant le [OP: veuillez indiquer la date, à savoir dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à la mise en œuvre et au respect de la présente directive.».

- (23) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I de la présente directive.
- (24) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.
- (25) L'annexe III est supprimée.
- (26) L'annexe IV est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive.
- (27) L'annexe V est remplacée par le texte figurant à l'annexe IV de la présente directive.
- (28) L'annexe VIII est remplacée par le texte figurant à l'annexe V de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Avant le *[OP: veuillez indiquer la date, à savoir un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]*, les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE «AGENCES»

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports – Sécurité maritime

1.3. La proposition porte sur:

- ☐ une action nouvelle
- ☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire³¹
- ☒ la prolongation d'une action existante
- ☐ une fusion d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de la modification de la directive 2009/16/CE est de maintenir des conditions de concurrence équitables et d'éviter les distorsions du marché de façon à garantir des niveaux élevés de sécurité maritime et de prévenir la pollution maritime. La révision contribue également à la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) n° 3 («Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge») et de l'ODD n° 14 («Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable»).

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de la révision sont les suivants:

- aligner la législation de l'Union sur les nouvelles règles et procédures internationales, tant au niveau de l'OMI ou de l'OIT qu'au niveau du mémorandum d'entente de Paris;
- protéger les navires de pêche, leur équipage et l'environnement;
- accroître le taux d'adoption des solutions numériques;
- garantir l'adoption d'une méthode efficace et harmonisée pour la réalisation des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port.

³¹ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition est censée garantir dans l'ensemble de l'Union un niveau de sécurité élevé et harmonisé en matière de contrôle par l'État du port et introduire un système numérisé afin d'accroître l'efficacité des inspections grâce à un meilleur ciblage des risques présentés par les navires, à une meilleure préparation des inspections et à une transmission plus simple et plus rapide des informations utiles. Elle est également censée faire en sorte que davantage d'importance soit accordée aux aspects environnementaux lors du contrôle par l'État du port.

En outre, la proposition devrait permettre de renforcer la protection des navires de pêche, de leur équipage et de l'environnement en réduisant le nombre de décès et de blessures ainsi que le volume d'hydrocarbures de soute déversés en mer.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 1, sera déterminée en fonction de l'analyse horizontale réalisée par l'AESM et des débats menés lors des ateliers.

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 2, sera déterminée en fonction du nombre d'inspections effectuées sur les grands navires de pêche (d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres) et des rapports transmis à la base de données THETIS consacrée au ciblage et à la communication des résultats d'inspection, ainsi que du nombre d'anomalies ou d'immobilisations enregistrées pour ce type de navires faisant escale dans les ports de l'Union.

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 3, sera déterminée en fonction des informations téléchargées dans THETIS, du nombre de certificats électroniques téléchargés par les États du pavillon dans l'outil de validation et le répertoire central de l'AESM, ainsi que du nombre d'inspections lors desquelles il est fait recours à des certificats électroniques.

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 4, sera déterminée en fonction des résultats des audits annuels du système de gestion de la qualité qui seront partagés avec la Commission, du nombre d'inspections effectuées par plusieurs inspecteurs et du nombre de rapports d'inspection validés par une personne autre que l'inspecteur ayant effectué l'inspection, ainsi que du nombre de procédures d'infraction engagées au cours des prochaines années.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

L'AESM sera tenue d'organiser à l'intention des agents chargés du contrôle par l'État du port des formations consacrées aux grands navires de pêche, en mettant l'accent sur les orientations de l'Union en la matière, et d'élaborer les cours correspondants. L'AESM sera en outre tenue de mettre au point dans THETIS un module consacré aux navires de pêche ainsi qu'un programme commun de formation au contrôle des navires de pêche par l'État du port, qui couvrira l'ensemble des instructions et des orientations en la matière.

L'AESM sera tenue d'organiser à l'intention des agents chargés du contrôle par l'État du port des formations consacrées à l'utilisation des certificats réglementaires électroniques et devra mettre au point un outil de validation ainsi qu'un répertoire destinés à ces certificats.

L'AESM devra élaborer, à l'intention des agents chargés du contrôle par l'État du port, des outils améliorés de formation ou de développement des capacités consacrés aux nouvelles technologies, y compris, sans toutefois s'y limiter, aux énergies renouvelables et aux carburants à faible teneur en carbone, qui revêtent une importance particulière pour le paquet «Ajustement à l'objectif 55», ainsi qu'à l'automatisation, en améliorant les outils de formation en ligne de l'AESM et en recrutant des experts.

D'ici à 2025, deux ETP seront nécessaires pour aider l'AESM à élaborer ces outils.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

L'action de l'Union dans le domaine de la sécurité maritime garantit une application harmonisée des normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement et permet de restreindre tout avantage concurrentiel en décourageant les armateurs ou les États du pavillon de tenter d'obtenir pareil avantage en ne respectant pas strictement les règles et les normes fixées dans les conventions internationales. En intégrant dans la législation européenne les procédures et les outils prévus par le mémorandum d'entente de Paris, ceux-ci deviennent opposables devant la Cour de justice de l'Union européenne, ce qui garantit l'uniformité de leur application au sein de l'Union.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

L'intervention au niveau de l'Union a apporté des avantages qui n'auraient pas pu être obtenus par une action limitée au niveau national, au niveau de l'OMI ou au niveau du mémorandum d'entente de Paris. La valeur ajoutée de l'intervention de l'Union dans ce secteur réside dans l'efficacité, l'effectivité et les synergies qui en découlent. La directive permet d'aligner la législation de l'Union sur les règles de l'OMI et d'harmoniser les rapports établis dans le cadre du contrôle par l'État du port. En ce qui concerne les grands navires de pêche, l'exemple du mémorandum d'entente de Paris et de la directive dans la mesure où il s'applique aux navires de transport commercial démontre que le seul moyen d'y parvenir est de mettre en place des procédures harmonisées et des critères communs pour le contrôle de ces navires par l'État du port. Si la directive n'est pas adaptée, les effets synergiques positifs procurés par sa mise en œuvre seront perdus.

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

En 2018, à la suite du bilan de qualité du transport maritime et de l'évaluation ex post réalisée dans le cadre du programme REFIT, il a été conclu que la directive relative au contrôle par l'État du port apportait une valeur ajoutée en conjuguant au cadre de contrôle par l'État du port un mécanisme juridique coercitif, afin de garantir une mise en œuvre correcte et cohérente au sein des États membres. Cette approche a poussé les parties à améliorer sans cesse leurs résultats et a donc donné lieu à une meilleure répartition des ressources consacrées au contrôle par l'État du port au niveau des États membres. Il a été conclu à l'issue de

l'évaluation que la directive relative au contrôle par l'État du port avait contribué à la réalisation de l'objectif visant à améliorer la sûreté, la sécurité et la prévention de la pollution maritime, ainsi que de celui visant à garantir de meilleures conditions de travail et de vie à bord.

Par l'assistance qu'elle fournit, l'AESM a grandement contribué au régime de l'Union en matière de contrôle par l'État du port. L'évaluation a mis en évidence l'importance de la base de données THETIS. Plus des deux tiers des États membres de l'UE/EEE effectuant des inspections au titre du contrôle par l'État du port ont exclusivement recours à THETIS pour sélectionner les navires à inspecter. Le rôle de l'AESM dans la gestion et la mise à jour de THETIS, et la formation qu'elle dispense aux inspecteurs pour harmoniser l'exécution des inspections dans toute la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris se sont également révélés très importants. De même, le bilan de qualité du transport maritime a permis de mettre en évidence un certain nombre d'améliorations qui pourraient être apportées au contrôle par l'État du port.

Les résultats de l'évaluation ex post figurent dans l'analyse d'impact jointe à la présente initiative, tels que résumés à l'annexe 5.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La proposition de révision constitue un élément primordial de la communication de la Commission intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente», qui expose la vision qu'a l'Union du système de transport de demain. Dans cette stratégie, la Commission a annoncé qu'elle prévoyait d'entamer, en 2021, une révision approfondie de la législation existante en matière d'obligations de l'État du pavillon, de contrôle par l'État du port et d'enquêtes sur les accidents (dans le cadre de l'initiative phare n° 10 – Renforcer la sûreté et la sécurité des transports).

La proposition de révision créera des synergies avec d'autres éléments du cadre réglementaire de l'Union, notamment la directive 2009/18/CE régissant les enquêtes sur les accidents et la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel, même si elle nécessitera une reprogrammation de la rubrique 1 concernant la contribution annuelle octroyée à l'AESM [équilibre du budget par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transports (02 03 01)]. L'incidence budgétaire de la proposition actuelle figure déjà dans le budget associé à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, présentée par la Commission.

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

L'incidence budgétaire de cette initiative est liée aux ressources supplémentaires nécessaires au rôle croissant de l'AESM consistant à faciliter le contrôle par l'État du port au titre de la directive proposée (à savoir, organiser des formations, élaborer un module THETIS et créer un programme commun de formation consacrés aux grands navires de pêche, élaborer un outil de validation et un répertoire consacrés aux certificats électroniques, et mettre au point des outils

améliorés de formation ou de développement des capacités consacrés aux nouvelles technologies, y compris, sans toutefois s'y limiter, aux énergies renouvelables et aux carburants à faible teneur en carbone, ainsi qu'à l'automatisation). Il s'agit là pour l'AESM de nouvelles tâches qui deviendront permanentes, tandis que ses tâches existantes ne diminueront pas ni ne seront partiellement supprimées. Les besoins supplémentaires en ressources humaines ne peuvent être satisfaits par redéploiement, tandis que les besoins budgétaires supplémentaires seront satisfaits par compensation au moyen des programmes existants gérés par la DG MOVE au titre du cadre financier pluriannuel actuel.

L'augmentation des crédits pour l'AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01). L'incidence budgétaire de la proposition actuelle figure déjà dans le budget associé à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, présentée par la Commission.

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☐ durée limitée

- ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
- ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

☒ durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA, [n.d.],
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)³²

☐ Gestion directe par la Commission via:

- ☐ des agences exécutives

☐ Gestion partagée avec les États membres

☒ Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- ☒ aux organismes visés aux articles 70 et 71;
- ☐ à des établissements de droit public;
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

Remarques

La gestion de la proposition de directive sera assurée globalement par les services de la Commission, assistés, le cas échéant, par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Les États membres seront tenus de transposer les dispositions de la directive dans les délais impartis.

³²

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

La responsabilité générale de la mise en œuvre de la directive proposée incombera à la Commission, qui devra en outre faire rapport de sa mise en œuvre et de son respect par les États membres au Parlement européen et au Conseil.

Les résultats des inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port devant être importés dans la base de données THETIS dans un délai de soixante-douze heures à compter de l'inspection, la Commission dispose en temps quasi réel d'un moyen de contrôle de la mise en œuvre des dispositions de la directive par les États membres et en leur sein. La Commission et l'AESM peuvent ainsi contrôler la base de données THETIS afin de vérifier si les inspections sont correctement effectuées et si les rapports sont importés dans la base de données. Le suivi de ces éléments s'appliquera également aux inspections effectuées à bord des navires de pêche d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres, lorsque les États membres effectuent ce genre d'inspections.

La Commission et l'AESM peuvent suivre efficacement les progrès accomplis par les États membres de façon hebdomadaire, et les États membres savent qu'ils font l'objet d'un suivi si une mesure est rendue obligatoire. La Commission peut alors intervenir rapidement en cas de manquement, par exemple en offrant un soutien technique ou une formation supplémentaires par l'intermédiaire de l'AESM ou en engageant une procédure d'infraction.

L'AESM, au nom de la Commission, effectue en outre des visites dans les États membres afin de contrôler les opérations sur le terrain.

Les États membres devront disposer d'un système de gestion de la qualité certifiant que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés à la réalisation de leurs objectifs. Ce système devra être certifié et faire ensuite l'objet d'un audit réalisé tous les cinq ans. Les États membres devront communiquer à la Commission ou à l'AESM les résultats des audits effectués par l'organisme habilité afin que l'administration chargée du contrôle par l'État du port puisse conserver la certification de son système de gestion de la qualité.

L'AESM procédera à une analyse horizontale dans laquelle elle examinera dans les grandes lignes le fonctionnement de la législation, recensera ses lacunes et proposera des solutions pour les combler, et en fera rapport à la Commission ainsi qu'aux États membres, notamment lors de débats menés dans le cadre d'ateliers.

Enfin, dix ans après l'achèvement de la mise en œuvre de la législation, les services de la Commission doivent procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs ont été atteints.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

La responsabilité générale de la mise en œuvre de la directive proposée incombera à la Commission, qui devra en outre faire rapport de son efficacité et de sa mise en œuvre au Parlement européen et au Conseil. La Commission sera épaulée par l'AESM, le cas échéant,

pour fournir les services informatiques et développer les outils informatiques nécessaires pour se conformer aux dispositions prévues dans la proposition de directive concernant l'établissement des rapports, le suivi et la vérification, ainsi que pour organiser des formations. Les États membres seront tenus de transposer la directive dans leur législation nationale dans les délais mentionnés dans la directive. Les activités de mise en œuvre seront menées dans le cadre des contrôles effectués par l'État du port.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Tandis que la responsabilité générale de la mise en œuvre de la directive proposée incombera à la Commission, qui devra en outre faire rapport de sa mise en œuvre et de son respect par les États membres au Parlement européen et au Conseil, l'Agence européenne pour la sécurité maritime sera responsable de son fonctionnement et de la mise en œuvre de son cadre de contrôle interne. Elle devra mettre au point des outils et des modules informatiques, et dispenser des formations aux agents chargés du contrôle par l'État du port, tandis que les États membres seront chargés de faire appliquer la directive.

L'AESM est l'entité la mieux placée pour effectuer les tâches relatives à l'établissement des rapports et à l'évaluation de la conformité, puisqu'il s'agira de tâches techniques nécessitant une solide expertise en matière de gestion des données, ainsi qu'une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées aux certificats électroniques et à la formation.

Les États membres sont les mieux placés pour faire appliquer la directive proposée, notamment en continuant d'appliquer les mesures de contrôle par l'État du port de manière harmonisée.

La DG MOVE procédera aux contrôles nécessaires conformément à la stratégie adoptée en 2017 concernant la surveillance des relations de la DG avec les agences décentralisées et les entreprises communes. Dans le cadre de cette stratégie, la DG MOVE surveille les indicateurs de performance relatifs à l'exécution du budget, aux recommandations formulées dans les audits et aux questions administratives. Un rapport semestriel est fourni par l'Agence. Les contrôles effectués concernant la surveillance de l'Agence ainsi que la gestion financière et budgétaire s'y rapportant sont conformes à la stratégie de la DG MOVE en matière de contrôle, actualisée en 2022.

Les ressources supplémentaires mises à la disposition de l'AESM seront soumises au système de contrôle interne et de gestion des risques de l'AESM, qui est aligné sur les normes internationales en la matière et prévoit des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à garantir la protection des lanceurs d'alerte.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Dans le cadre de la directive proposée, la seule entité à bénéficier d'un financement supplémentaire sera l'AESM, qui sera tenue de mettre au point des outils et des modules informatiques ainsi que de former les agents chargés du contrôle par l'État du port.

L'AESM est entièrement responsable de l'exécution de son budget, tandis que la DG MOVE est responsable du paiement régulier des contributions fixées par l'autorité budgétaire. Le

niveau attendu de risque d'erreur au moment du paiement et à la clôture est comparable à celui qui est associé aux subventions budgétaires octroyées à l'Agence.

Les tâches supplémentaires résultant de la révision proposée ne devraient pas donner lieu à des contrôles spécifiques supplémentaires. Par conséquent, le coût du contrôle pour la DG MOVE (évalué par rapport à la valeur des fonds gérés) devrait rester stable.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

La proposition de directive contient plusieurs dispositions visant précisément à prévenir la fraude et les irrégularités. Les États membres devront disposer d'un système de gestion de la qualité certifiant que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés à la réalisation de leurs objectifs. Ce système devra être certifié et faire ensuite l'objet d'un audit réalisé tous les cinq ans. Les États membres devront communiquer à la Commission ou à l'AESM les résultats des audits effectués par l'organisme habilité afin que l'administration chargée du contrôle par l'État du port puisse conserver la certification de son système de gestion de la qualité. La directive exige en outre que tous les rapports d'inspection établis dans le cadre du contrôle par l'État du port soient validés par une personne autre que l'inspecteur qui a effectué l'inspection (soit un autre inspecteur chargé du contrôle par l'État du port, soit un superviseur), avant que le rapport d'inspection ne soit transmis à la base de données.

L'AESM applique les principes antifraude des agences décentralisées de l'Union, conformément à l'approche de la Commission. En mars 2021, l'Agence a adopté une stratégie antifraude actualisée, fondée sur la méthodologie et les orientations en matière de stratégie antifraude présentées par l'OLAF et sur la stratégie antifraude de la DG MOVE. Elle fournit un cadre pour traiter les questions relatives à la prévention, à la détection et aux conditions applicables aux enquêtes en matière de fraude au niveau de l'Agence. L'AESM adapte et améliore en permanence ses politiques et ses actions afin d'encourager le plus haut niveau d'intégrité au sein de son personnel, de favoriser une prévention et une détection efficaces du risque de fraude et d'établir les procédures appropriées pour signaler et traiter les cas de fraude potentiels ainsi que leurs conséquences. En outre, l'AESM a adopté, en 2015, sa propre politique en matière de conflits d'intérêts pour le conseil d'administration.

L'AESM coopère avec les services de la Commission sur les questions relatives à la prévention de la fraude et des irrégularités. La Commission veillera à ce que cette coopération se poursuive et soit renforcée.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ³³	de pays AELE ³⁴	de pays candidats et pays	d'autres pays tiers	autres recettes affectées

³³ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³⁴ AELE: Association européenne de libre-échange.

				candidats potentiels ³⁵		
1	02 10 02	CND	OUI	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

³⁵

Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1	Marché unique, innovation et numérique
---	---	--

Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)			Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
Titre 1:	Engagements	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Paie­ments	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titre 2:	Engagements	(1a)					
	Paie­ments	(2a)					
Titre 3:	Engagements	(3 a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Paie­ments	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
TOTAL des crédits pour l'AESM	Engagements	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Paie­ments	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

L’aperçu de l’incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <.....>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Paiements	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits de l’AESM

- ☒ La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de crédits opérationnels
- ☐ La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type ³⁶	Coût moye n	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ^{37...}																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
COÛT TOTAL																		

Le cas échéant, les montants correspondent à la somme de la contribution de l’Union en faveur de l’Agence et des autres recettes enregistrées par cette dernière (droits et redevances).

³⁶ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d’échanges d’étudiants financés, nombre de km de routes construites).
³⁷ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AESM

3.2.3.1. Synthèse

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale). Le cas échéant, les montants correspondent à la somme de la contribution de l'Union en faveur de l'Agence et des autres recettes enregistrées par cette dernière (droits et redevances).

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Agents temporaires (grades AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agents temporaires (grades AST)					
Agents contractuels					
Experts nationaux détachés					

TOTAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

Besoins en personnel (ETP):

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Agents temporaires (grades AD)	2	2	2	2	2
Agents temporaires (grades AST)					
Agents contractuels					
Experts nationaux détachés					

TOTAL	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

L'AESM entamera la procédure de recrutement dès l'adoption de la proposition. Les coûts sont estimés en partant du principe que les deux ETP seront embauchés à compter du 1^{er} juillet 2025. Par conséquent, la première année, les coûts en ressources humaines ne s'élèvent qu'à la moitié.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines pour la DG de tutelle

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 et 20 01 02 02 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
10 01 05 01 (Recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)³⁸							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
Ligne(s) budgétaire(s) (préciser) ³⁹	- au siège ⁴⁰						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à							

³⁸ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

³⁹ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

⁴⁰ Essentiellement pour les fonds de la politique de cohésion de l'UE, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa).

préciser)							
TOTAL							

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

Il convient de faire figurer à l'annexe V, section 3, la description du calcul des coûts pour les équivalents temps plein.

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- ☒ La proposition/l’initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- ☒ La proposition/l’initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Les tâches confiées à l’AESM nécessiteront une reprogrammation de la ligne budgétaire correspondant à la contribution annuelle en faveur de l’Agence (02 10 02) dans le cadre financier pluriannuel actuel. L’augmentation des crédits pour l’AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01) dans le cadre financier pluriannuel actuel. L’aperçu de l’incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

- ☐ La proposition/l’initiative nécessite le recours à l’instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel⁴¹.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l’initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l’initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l’organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁴¹ Voir les articles 12 et 13 du règlement (UE, Euratom) n° 2093/2020 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses ☐

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁴²						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

⁴² En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.