

COM(2023) 272 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 06 juillet 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 06 juillet 2023

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

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du
pavillon**

Bruxelles, le 1^{er} juin 2023
(OR. en)

10103/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0172(COD)**

**TRANS 217
MAR 77
CODEC 1008
IA 128
OMI 45**

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) 272 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 272 final.

p.j.: COM(2023) 272 final



Bruxelles, le 1.6.2023
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

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

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition porte sur une modification de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon¹.

En raison de son histoire et de son caractère international, le secteur des transports maritimes s'est doté d'une structure réglementaire spécifique. La sécurité maritime et la protection du milieu marin sont régies par la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), à laquelle l'Union est également partie contractante². Cette convention, qui précise en outre les responsabilités des États en tant qu'États du pavillon, constitue la base utilisée pour l'élaboration de règles et de normes internationales détaillées concernant la conception, les équipements, l'exploitation, la gestion, l'entretien, l'équipage et ses qualifications, ainsi que le démantèlement des navires. Au niveau international, ces règles sont formulées par l'Organisation maritime internationale (OMI)³.

La directive 2009/21/CE (ci-après la "directive") régit l'exécution des règles applicables à l'État du pavillon au niveau de l'Union. La responsabilité du contrôle de la conformité des navires avec certaines conventions de l'OMI⁴ incombe à l'État dans lequel le navire est immatriculé et dont le navire possède la nationalité, à savoir l'État du pavillon. La directive a essentiellement pour double objectif de faire respecter les règles en matière de sécurité et de prévenir la pollution, ainsi que de veiller à ce que les États membres respectent les obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon. Elle vise donc à garantir que les navires battant le pavillon de l'un des États membres de l'Union satisfont à toutes les exigences en matière de sécurité⁵ et de prévention de la pollution, et sont aptes à prendre la mer⁶. La directive vise en outre à garantir que les États membres de l'Union disposent de ressources suffisantes pour pouvoir s'acquitter correctement, efficacement et systématiquement des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon⁷. Il s'agit là de la première ligne de défense dans le domaine de la sécurité maritime.

¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

² La CNUDM a été signée en 1982. L'Union européenne l'a ratifiée en 1984. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf.

³ Si la juridiction et la mise en application des règles à bord relèvent de l'État du pavillon, l'élaboration des règles et réglementations est assurée au niveau international par l'Organisation maritime internationale (www.imo.org). L'OMI est une agence spécialisée des Nations unies; tous les États membres de l'Union en font partie. L'Union européenne n'en est pas membre, mais la Commission, comme beaucoup d'autres organisations intergouvernementales (OIG), possède le statut d'observateur.

⁴ Parmi les règles internationales figurent, par exemple, 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, la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72), etc. Les règles relatives aux 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).

⁵ Par "sécurité", on entend de manière générale la sûreté, la sécurité et la prévention de la pollution.

⁶ C'est-à-dire, en possession de tous les certificats applicables à ce type de navires délivrés par l'État du pavillon, avant de prendre la mer.

⁷ L'"État du pavillon" d'un navire est la juridiction dans laquelle s'applique la législation en vertu de laquelle le navire est immatriculé; il s'agit de l'État dont le navire possède la nationalité. La CNUDM

Toutefois, les règles de l'État du pavillon ne s'appliquant qu'aux navires battant ce pavillon et certains États n'étant pas disposés à imposer les règles applicables à leur flotte ou n'étant pas en mesure de le faire, le contrôle par l'État du port prévoit l'inspection des navires étrangers lorsqu'ils font escale dans les ports. Il s'agit d'un système d'inspection des navires étrangers 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 si 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. C'est la deuxième ligne de défense.

Malgré ces deux niveaux de prévention, des accidents peuvent encore survenir; aussi, dans un but d'amélioration continue et afin d'éviter que des accidents similaires ne se reproduisent, il convient d'enquêter sur leurs causes. La directive 2009/18/CE⁸ relative aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes constitue donc la troisième ligne de défense.

Cette directive contient des dispositions visant à harmoniser dans une certaine mesure les règles applicables lorsqu'un navire change de pavillon et lorsqu'un navire (battant le pavillon d'un État membre) a été immobilisé à la suite d'une inspection au titre du contrôle par l'État du port. Elle impose également à tous les États membres de l'Union de se soumettre à l'audit de l'OMI. En outre, la directive va au-delà des prescriptions internationales en exigeant des États membres qu'ils mettent en place et tiennent à jour un système de gestion de la qualité certifié au niveau international pour évaluer leurs activités en qualité d'État du pavillon. De plus, des liens renvoyant à une méthode de mesure de la performance de la flotte sous pavillon, établie dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, figurent dans la directive.

Il appartient à chaque État membre de l'Union, en sa qualité d'État du pavillon, de prendre toutes les mesures nécessaires, y compris des inspections ou des visites à bord, afin de vérifier si le navire satisfait à toutes les règles et réglementations, tant internationales que régionales ou nationales, selon le cas, avant de délivrer ou de faire délivrer en son nom les certificats applicables attestant de la sécurité du navire et de son aptitude à prendre la mer. Ces visites et ces certificats sont dès lors qualifiés de "réglementaires"⁹. Il appartient à l'armateur de mettre le navire à disposition pour l'ensemble des visites et des inspections ainsi que de procéder à toutes les rénovations et réparations nécessaires afin de conserver et de faire renouveler tous les certificats réglementaires exigés pour que le navire puisse naviguer¹⁰.

Le régime international, tel qu'il est également mis en œuvre dans l'acquis de l'Union en matière de sécurité maritime, permet à un État du pavillon de déléguer les tâches techniques à des sociétés de classification (organismes non gouvernementaux qui définissent et gèrent les normes techniques applicables à la construction et à l'exploitation des navires) afin qu'elles effectuent en son nom les visites réglementaires requises pour attester que le navire est adapté à l'usage prévu. Lorsqu'une société de classification agit pour le compte d'un État du pavillon,

précise qu'un navire ne peut battre le pavillon que d'un seul État et relève de la compétence exclusive de cet État, qui répond de ses faits et gestes et veille à ce qu'il respecte les exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

⁸ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

⁹ Conformément au système harmonisé de visites et de délivrance des certificats [HSSC, résolution A.1140 (31) de l'OMI, 2019].

¹⁰ Le navire ne peut obtenir d'assurance qu'une fois en possession de ces certificats de sécurité réglementaires; et sans assurance, le navire ne peut en principe pas naviguer.

elle est alors considérée comme un organisme agréé. L'État du pavillon peut également autoriser l'organisme agréé à délivrer des certificats en son nom.

Toutefois, la responsabilité qui incombe à l'État du pavillon ne peut être déléguée. Le recours à un organisme agréé n'est pas obligatoire; il appartient à l'État du pavillon d'en décider en fonction de la taille et de la nature de sa flotte ainsi que des moyens dont il dispose. Actuellement, presque tous les États membres de l'Union, en leur qualité d'États du pavillon, ont choisi de recourir à des organismes agréés pour effectuer diverses tâches techniques. Le droit de l'Union¹¹ l'autorise et en régit les conditions, et la Commission a dressé la liste¹² des sociétés de classification auxquelles les États membres peuvent s'adresser.

Les responsabilités de l'État du pavillon ne pouvant pas être déléguées, il est nécessaire, en droit et en fait, que les États du pavillon continuent d'inspecter les navires battant leur pavillon et surveillent les tâches réglementaires effectuées en leur nom par les organismes agréés. Les États membres se plient à cette exigence, bien qu'à des degrés divers, et jouissent en outre d'une marge d'appréciation quant à la portée des inspections effectuées au titre du contrôle par l'État du pavillon. En substance, il existe deux grands types de contrôles effectués par l'État du pavillon à bord des navires qui battent son pavillon: 1) les visites réglementaires donnant lieu à la délivrance d'une certification réglementaire en faveur du navire et 2) les inspections au titre du contrôle par l'État du pavillon, dénommées "inspections supplémentaires", qui ne donnent pas lieu à une certification. Les inspections au titre du contrôle par l'État du pavillon ne peuvent être effectuées que par l'État du pavillon. C'est pourquoi ces inspections sont essentielles pour pouvoir garantir le respect des règles en vigueur et surveiller les aspects liés à la sécurité. Leur réalisation requiert des moyens techniques ainsi que des compétences adaptées et elles constituent un élément central au sein de toute administration maritime. Pour que les États du pavillon du monde entier puissent s'acquitter correctement de leurs obligations internationales et garantir ainsi des conditions équitables, l'hypothèse sous-jacente au niveau international est que tous les États du pavillon disposent des ressources nécessaires et respectent les obligations qui leur incombent. Or, ce n'est pas toujours le cas.

Pour y remédier, après l'adoption de la directive, l'OMI a rendu obligatoires¹³ le "code d'application des instruments de l'OMI" (code III) et l'audit de l'OMI pour tous les États du pavillon dans le monde à partir de 2016, y compris les États membres de l'Union. Le code III et l'audit de l'OMI visent à garantir que les États prennent toutes les mesures nécessaires afin de mettre en œuvre et d'appliquer correctement les conventions et disposent des moyens et des pouvoirs nécessaires en tant qu'États du pavillon pour s'acquitter de leurs obligations internationales et veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent ces règles. Le système d'audit de l'OMI impose aux parties de l'OMI de se soumettre à un audit une fois tous les sept ans. Au cours de ces audits, il est vérifié si tous les États membres de l'OMI disposant d'un registre d'immatriculation appliquent le code III et les conventions applicables. Toutefois, l'OMI ne dispose d'aucun pouvoir d'exécution. Dans le cadre de sa politique en matière de sécurité maritime, l'Union, par sa législation en matière de sécurité maritime, met en œuvre depuis 1992 les règles et réglementations convenues par les États du pavillon faisant partie de l'OMI, parmi lesquels figurent tous les États membres de l'Union possédant une flotte battant leur pavillon, afin de permettre le contrôle de leur application et de rendre possibles les contrôles de conformité. Contrairement à l'OMI, l'Union peut recourir à des procédures d'infraction lorsqu'un État enfreint les règles applicables aux États du pavillon.

¹¹ Règlement (CE) n° 391/2009 et directive 2009/15/CE.

¹² JO C 466 du 7.12.2022, p. 24.

¹³ Toutefois, l'OMI ne dispose d'aucun pouvoir d'exécution.

Il y a donc lieu de réviser la directive et d'intégrer dans la législation de l'Union les passages du code III relatifs à l'État du pavillon, afin de permettre le contrôle de leur application en vertu de l'ordre juridique de l'Union.

Compte tenu de l'importance de la convention du travail maritime, qui n'entre pas dans le champ d'application des audits effectués par l'OMI puisqu'elle relève de la compétence de l'Organisation internationale du travail, la directive a été complétée en 2013 par une directive distincte prévoyant la mise en application de la convention du travail maritime de 2006 (CTM, 2006)¹⁴ par les États du pavillon.

En outre, depuis l'adoption de la directive en 2009, des progrès technologiques ont été réalisés, en particulier dans le domaine de la numérisation avec, par exemple, la notification électronique des certificats délivrés aux navires et la communication des rapports d'inspection par voie électronique. Diverses initiatives ont été prises afin de permettre l'échange de ces informations entre les États membres de l'Union et avec les systèmes concernés, y compris le système d'échange d'informations maritimes de l'Union¹⁵ hébergé au sein de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), tant pour le partage des rapports électroniques établis à la suite des inspections de navires rouliers à passagers en service régulier¹⁶ que pour la communication de certaines données relatives aux certificats réglementaires délivrés par les organismes agréés. Il convient d'intégrer et de développer ces initiatives dans la directive pour y définir les obligations des États du pavillon concernant les visites, les inspections et les audits effectués sur les navires battant leur pavillon. C'est aussi là l'occasion de réaliser des gains d'efficacité et de réduire la charge administrative, puisque le partage de ces informations au sein d'un seul système, hébergé par l'AESM, permet de mieux préparer les inspections et de mieux cibler les navires ainsi que les aspects à inspecter, de façon à accroître l'efficacité des inspections. C'est en outre l'occasion d'opérer des synergies avec la directive relative au contrôle par l'État du port.

La directive (au même titre que d'autres actes législatifs de l'Union) a fait l'objet d'une évaluation ex post et d'un bilan de qualité du transport maritime qui se sont achevés en 2018. La directive a également fait l'objet d'un suivi continu de la part de la Commission et, à ce jour, un certain nombre d'aspects ont été jugés problématiques. Il s'agit 1) de l'insécurité juridique entourant la mise en œuvre des nouvelles règles internationales au niveau de l'Union et 2) de l'absence d'harmonisation en matière d'inspection, de contrôle, de suivi et de partage d'informations concernant les flottes sous pavillon. L'évaluation et le bilan de qualité ont également permis de souligner l'importance, pour les autorités nationales, de disposer des moyens et des pouvoirs nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations internationales en tant qu'États du pavillon et veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les règles en vigueur.

Une proposition visant à modifier la directive 2009/21/CE a dès lors été rédigée. La révision de la directive a pour objectifs spécifiques:

¹⁴ Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006 (JO L 329 du 10.12.2013, p. 1).

¹⁵ Établi par la directive 2002/59/CE.

¹⁶ 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).

- la mise à jour de la directive et son alignement sur les règles internationales afin d'améliorer la cohérence et la clarté juridique, en particulier en ce qui concerne le code III;
- l'inspection adéquate des navires sous pavillon et la surveillance des activités de contrôle menées par les organismes agréés pour le compte des États du pavillon – il s'agit notamment d'harmoniser la qualité des inspections et de garantir la cohérence des activités de contrôle menées par les organismes agréés en associant tous les États membres à un système de surveillance commun au niveau de l'Union;
- l'accroissement du taux d'adoption des solutions numériques – en particulier, en veillant à la notification, à l'utilisation et au partage de certificats électroniques compatibles avec les bases de données hébergées par l'AESM, pour abandonner la lourdeur des systèmes de certification sur support papier au profit d'une plus grande efficacité, tant pour les administrations que pour les navires;
- l'harmonisation des méthodes d'évaluation, de communication des informations et de mesure de la performance des flottes et des tâches des États du pavillon. Cela passe par l'amélioration de la coopération entre les autorités nationales compétentes dans une enceinte créée à cet effet, ainsi que par le renforcement des capacités et la formation des États du pavillon. En outre, une mise à jour et une modernisation du système de mesure de la performance sont nécessaires afin d'assurer une amélioration continue plus efficace.

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

La proposition est en parfaite cohérence avec la directive 2009/16/CE¹⁷ relative au contrôle par l'État du port et la directive 2009/18/CE¹⁸ régissant les enquêtes sur les accidents. Les trois directives — qui sont toutes modifiées simultanément — doivent être cohérentes les unes avec les autres et toute proposition de modification de l'une d'entre elles doit tenir compte des deux autres directives et du cadre réglementaire international au sens large.

- **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, en particulier la numérisation. En recourant aux certificats électroniques et en établissant par voie électronique les rapports d'inspection au titre du contrôle par l'État du pavillon, il est possible de simplifier les démarches et de réduire ainsi la charge administrative. Le partage de ces informations au sein d'un seul système, hébergé par l'AESM, permet en outre de mieux préparer les inspections et de mieux cibler les navires ainsi que les aspects à inspecter, de façon à accroître l'efficacité des inspections. De cette manière, le temps passé à bord et, par conséquent, le délai d'immobilisation du navire pourront être réduits (délais de rotation raccourcis) au profit des exploitants de qualité. La présente proposition de modification, au même titre que celles portant sur les autres directives relatives à la sécurité maritime, s'inscrit en outre dans l'acquis en matière de sécurité maritime au sens large, avec lequel elle présente d'importantes interactions et qui comprend notamment la législation de l'Union relative aux organismes agréés¹⁹, le système communautaire de suivi

¹⁷ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

¹⁸ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

¹⁹ 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

du trafic des navires et d'information (SafeSeaNet)²⁰, le règlement fondateur de l'AESM²¹ et la directive relative aux navires rouliers à passagers²².

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)

Les instruments internationaux relatifs au respect des obligations des États du pavillon dans le secteur des transports maritimes relevant 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 proposition a été élaborée à la lumière des dernières évolutions survenues au niveau international et des résultats des évaluations réalisées dans le cadre du programme REFIT susmentionné. La Commission a également réalisé une analyse d'impact afin de rechercher, d'analyser 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 instaurant, partout dans l'Union, un système actualisé, cohérent et harmonisé de contrôle de la conformité par l'État du pavillon, y compris au moyen d'inspections réalisées par l'État du pavillon et d'activités de surveillance menées par les organismes agréés. Cette idée a déjà été largement approuvée par les États membres lors de l'adoption²³ du code III et de l'audit de l'OMI, qui ont pris effet en 2016. La mesure proposée devrait améliorer encore la sécurité et les performances environnementales des navires battant le pavillon d'un État membre de l'Union et permettre de redistribuer une partie des responsabilités aux États du pavillon, pour tenter de réduire ainsi la charge pesant sur les États du port.

Le passage au numérique et le recours aux certificats électroniques engendreront des coûts, mais ceux-ci seront limités et compensés par les avantages que pourront apporter ces nouvelles méthodes en matière de sécurité et d'efficacité.

• Choix de l'instrument

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).

²⁰ 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).

²¹ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

²² Directive (UE) 2017/2110 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 (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

²³ D'un point de vue formel et juridique, cette question relève de la compétence exclusive de l'Union telle que reconnue par la décision n° 2013/268/UE du Conseil, dans laquelle l'Union se déclare favorable à l'adoption du code III et de l'audit de l'OMI, et invite les États membres faisant partie de l'OMI à ce moment-là (en 2013) à adopter la même position.

Étant donné que seules quelques modifications doivent être apportées à la directive 2009/21/CE, une directive modificative constitue l'instrument juridique le plus approprié.

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

L'évaluation ex post²⁴ et le bilan de qualité du transport maritime²⁵ réalisés en 2018 ont permis de conclure que la valeur ajoutée de l'action de l'Union résidait dans l'harmonisation de la mise en œuvre et de l'application des règles internationales dans la législation de l'Union et en vertu de celle-ci, ainsi que dans les mesures prises par l'Union pour imposer et encourager la coopération entre les États membres. L'évaluation a mis en évidence la contribution de la directive concernant les obligations des États du pavillon à l'instauration d'un niveau de sécurité élevé et uniforme ainsi que de conditions équitables pour tous les États membres, ce qui, à son tour, a contribué à garantir la sûreté, la sécurité et la durabilité des transports maritimes.

En outre, la Commission a suivi de près les cas dans lesquels les États membres, en leur qualité d'États du pavillon, n'ont pas respecté les exigences établies par le droit international et le droit de l'Union. La Commission a demandé aux États membres concernés de procéder à une analyse détaillée des causes profondes des problèmes recensés et d'adopter un plan d'action pour y remédier. De nombreux États du pavillon ont ainsi été encouragés à veiller davantage à la qualité de leur flotte.

Toutefois, le bilan de qualité a mis en évidence la nécessité de procéder à un rééquilibrage plus général de la politique de l'Union en matière de sécurité maritime. Il s'agit avant tout de renforcer la présence de l'Union sur la "première ligne de défense", le respect des règles et les mesures préventives qui incombent aux États du pavillon. L'évaluation a mené à la conclusion que les politiques actuelles s'adressaient davantage aux États membres en leur qualité d'États du port et d'États côtiers, et moins en tant qu'États du pavillon. À l'issue du bilan de qualité, il a été conclu que les passages du code III obligatoire relatifs à l'État du pavillon sont ce qui fait défaut dans la directive régissant ces obligations. Dans le même temps, l'importance de maintenir l'audit de l'OMI a été soulignée. Par ailleurs, le bilan de qualité a permis de recenser plusieurs domaines dans lesquels le respect des obligations qui incombent aux États du pavillon pourrait être amélioré.

• Consultation des parties intéressées

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

- Quatre entretiens exploratoires ont été menés en mars et avril 2021 auprès des représentants des principales parties intéressées au niveau de l'Union, notamment pour étayer et affiner la définition générale du problème et des options stratégiques envisageables.
- Vingt-trois entretiens ciblés ont été réalisés d'avril à septembre 2021 par le consultant chargé de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact, auprès des catégories de parties intéressées suivantes: autorités nationales (19), représentants du secteur (3), experts (1).

²⁴ SWD(2018) 232 final.

²⁵ SWD(2018) 228 final.

- Une enquête ciblée organisée par le consultant chargé de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact, s'adressant à la fois aux administrations nationales et aux représentants du secteur, s'est déroulée de décembre 2021 à février 2022. Une autre demande ciblée de données et de statistiques, portant notamment sur les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du pavillon et sur le nombre d'inspections, a été effectuée en septembre 2022.
- Un atelier spécifique, organisé le 21 octobre 2021 à l'intention des administrations chargées du contrôle par l'État du pavillon (17) et des représentants du secteur (8) (armateurs, sociétés de classification, organisations portuaires, représentants des travailleurs), a été consacré aux solutions envisageables pour modifier la façon dont sont mesurées les performances en matière de contrôle par l'État du pavillon (changement de paradigme dans les indicateurs clés de performance, en remplaçant le facteur "flotte" par le facteur "gouvernance").
- Un dernier atelier a été organisé le 20 janvier 2022. Cette journée s'est déroulée en deux parties faisant intervenir des groupes d'acteurs différents: tout d'abord, les autorités chargées du contrôle par l'État du pavillon au sein des États membres de l'Union (23 États membres représentés) et ensuite, les acteurs du secteur maritime. L'objectif principal de cet atelier était de recueillir les avis sur la version finale des mesures envisagées et d'évaluer leurs incidences. 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, ainsi que pour 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 dans le cadre d'une réunion informelle des directeurs de l'UE/EEE chargés des transports maritimes (qui s'est tenue le 30 novembre 2021) et de réunions du comité de l'UE pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (qui ont eu lieu le 17 mai 2021, le 11 novembre 2021 et le 31 mai 2022). Tous ont confirmé la nécessité de s'aligner sur les règles de l'OMI (code III).
- Des discussions bilatérales avec les États membres et les représentants du secteur ont été organisées, à leur demande, à l'automne 2022 (d'août à octobre). D'une manière générale, ils se sont déclarés favorables à la proposition, en insistant principalement sur les aspects liés à la numérisation et sur la nécessité de les inclure dans le choix stratégique privilégié. Certains d'entre eux ont fait part de leurs préoccupations concernant l'idée de confier à nouveau les visites réglementaires aux États du pavillon (en raison de l'incidence que cela pourrait avoir sur la sécurité).
- Les informations recueillies auprès des parties intéressées ont permis à la Commission d'affiner la conception des options stratégiques ainsi que d'évaluer leurs effets économiques, sociaux et environnementaux, de les comparer et de déterminer, parmi ces options, celle qui présente potentiellement le meilleur rapport coût/avantages pour la société et qui pourra pleinement contribuer à la mise en place d'un mécanisme de contrôle par l'État du pavillon mesuré mais plus efficace et plus productif, permettant de garantir le respect des règles en vigueur. Les consultations ont également aidé la Commission à déterminer comment envisager une approche mesurée qui maximiserait la sécurité tout en réduisant au minimum le risque de placer dans une situation concurrentielle désavantageuse les navires battant le pavillon de l'un des États membres de l'Union, qui risqueraient alors de changer de pavillon au profit de celui d'un pays tiers. Les conclusions tirées de ces processus de

consultation sont venues compléter les recherches documentaires effectuées dans le cadre de l'étude d'appui externe.

Toutes les administrations chargées du contrôle par l'État du pavillon et tous les acteurs du secteur sont favorables à un cadre juridique clair, cohérent et aligné, dans lequel sont intégrées les règles internationales, à savoir le code III et l'audit de l'OMI. Les administrations nationales sont favorables à l'option stratégique privilégiée, car elle garantit un degré élevé de cohérence interne et externe. Cette option est considérée comme mesurée et proportionnée compte tenu de la grande diversité des flottes dont la taille et la nature varient d'un État membre de l'Union à l'autre. Les administrations chargées du contrôle par l'État du pavillon sont favorables à l'utilisation des outils numériques tels que les rapports d'inspection électroniques établis par les États du pavillon et les certificats électroniques, ainsi qu'à leur partage avec les autres États membres de l'Union et les administrations chargées du contrôle par l'État du port. Les acteurs du secteur considèrent la numérisation comme un avantage. Les États membres de l'Union sont entièrement favorables à la poursuite de l'harmonisation des inspections et des activités de contrôle menées par les organismes agréés, ainsi qu'au renforcement des capacités et à la formation. Les États membres possédant les flottes les plus importantes (en nombre de navires) préfèrent également l'approche mesurée proposée dans l'option stratégique privilégiée, car elle est considérée comme moins perturbatrice et garantit la compétitivité de la flotte battant pavillon d'États membres de l'Union et, partant, sa fiabilité et sa résilience.

- **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.

Outre les données recueillies et la consultation menée dans ce cadre, l'élaboration de la présente proposition a nécessité la contribution d'experts juridiques et techniques pour la formulation concrète de ses définitions techniques et sa rédaction dans un langage juridique clair. Cette expertise a été recueillie au sein de la Commission et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Elle est exposée dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition.

- **Analyse d'impact**

La proposition se fonde sur les résultats d'une analyse d'impact qui a été étayée par une étude d'appui réalisée par un consultant externe spécialisé dans ce domaine.

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

- (1) la nécessité d'intégrer les règles et les procédures internationales élaborées après l'adoption de la directive en 2009 et approuvées par les États membres de l'Union, et de s'aligner sur elles;
- (2) la nécessité de garantir la coopération, l'amélioration continue et l'obtention de bons résultats en réfléchissant aux enseignements tirés de la mise en œuvre de la directive;
- (3) la nécessité d'accroître la numérisation afin d'améliorer et de mieux cibler les inspections réalisées par les États du pavillon ainsi que les activités de contrôle menées par les organismes agréés – la directive doit également faciliter le recours aux certificats électroniques;
- (4) la nécessité de proposer une approche efficiente et harmonisée en matière de renforcement des capacités, d'inspections et de surveillance des flottes sous pavillon,

afin de donner aux administrations du pavillon de l'Union les moyens techniques et opérationnels de s'acquitter de leurs obligations.

Les options proposent toutes des solutions aux problèmes recensés, mais varient en ce qui concerne le niveau et l'ambition de l'harmonisation et du contrôle visés pour garantir la conformité, tandis qu'une certaine marge d'appréciation est laissée aux États membres en ce qui concerne l'inspection et le contrôle de la flotte battant leur pavillon. Dans toutes les options stratégiques, il est prévu de modifier la directive en y intégrant les dispositions du code III relatives aux États du pavillon, qui sont désormais obligatoires, et en maintenant l'audit obligatoire de l'OMI.

L'option n° 1 propose en outre des mesures empêchant le recours à du personnel technique non exclusif pour effectuer des tâches, quelles qu'elles soient, pour le compte des administrations chargées du contrôle par l'État du pavillon. Les administrations devraient se doter des moyens nécessaires pour recruter et fidéliser le personnel technique compétent chargé d'effectuer les inspections au titre du contrôle par l'État du pavillon et de surveiller les activités menées par les organismes agréés.

Dans l'option n° 2, le recours à du personnel technique non exclusif n'est pas interdit, moyennant certaines restrictions en fonction du moment et de la nature des visites; ainsi, dans des circonstances exceptionnelles, le recours à du personnel non exclusif pourrait être autorisé. En matière d'inspection, cette option prévoit des exigences spécifiques, qui varient en fonction de la taille et de la nature de la flotte, afin de garantir que toutes les administrations du pavillon de l'Union conservent un personnel technique de base en leur sein. Dans cette option, la mise en place d'un groupe d'experts en matière d'obligations des États du pavillon est prévue. Pour ce qui est de l'échange des informations relatives aux navires, des exigences en matière de numérisation, telles que l'obligation pour l'État du pavillon de dresser des rapports d'inspection électroniques et de recourir aux certificats électroniques, seraient introduites. Enfin, cette option répond également à la question du renforcement commun des capacités et de l'harmonisation de la formation (diplôme de spécialisation) destinée aux inspecteurs chargés des contrôles incombant à l'État du pavillon.

L'option n° 3 interdit également le recours à du personnel technique non exclusif; elle exige en outre que les administrations du pavillon des États membres possèdent les capacités nécessaires pour accomplir les tâches réglementaires et délivrer les certificats réglementaires prévus par le code international de gestion de la sécurité. Tout audit ultérieur pourrait ensuite être effectué par les organismes agréés. Enfin, l'option n° 4 exige également que les administrations du pavillon des États membres possèdent les capacités nécessaires pour effectuer les visites réglementaires et délivrer aux navires "à haut risque" les certificats réglementaires correspondants avant de les autoriser à battre le pavillon d'un État membre. Elle interdit donc également le recours à du personnel technique non exclusif.

Toute mesure prise au niveau de l'Union doit être évaluée en fonction de ses effets éventuels sur la flotte battant pavillon d'États membres de l'Union et, par conséquent, en fonction de la résilience stratégique et des incidences sur les échanges commerciaux vers ou en provenance de l'Union dans son ensemble (en évitant les changements de pavillon au profit de celui de pays tiers). À l'issue de l'analyse d'impact, il a été conclu que l'option stratégique privilégiée était la deuxième.

L'analyse d'impact a été présentée au comité d'examen de la réglementation en janvier 2023. Le comité a émis un avis favorable avec réserves. Il a été répondu à ces observations dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente proposition législative.

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'initiative s'inscrit dans l'esprit du programme REFIT puisqu'elle prévoit l'alignement et la simplification de la législation en matière de sécurité, ainsi qu'une aide en faveur des autorités des États membres afin qu'elles puissent s'acquitter plus facilement de leurs obligations en matière d'inspections et de rapports.

L'option privilégiée comprend en outre des éléments de simplification puisqu'elle permettra de clarifier les règles concernant la délivrance, l'utilisation et l'échange de documents électroniques tels que ceux liés aux inspections effectuées par l'État du pavillon et les certificats électroniques délivrés aux navires. De cette manière, les inspections à réaliser par l'État du pavillon (ainsi que celles à effectuer dans le cadre du contrôle par l'État du port) pourront être préparées et ciblées plus efficacement, et la surveillance des navires ainsi que des tâches réalisées pour le compte de l'État du pavillon pourra être renforcée. Cette option favorise le contrôle de la conformité des navires sous pavillon à chaque étape. L'assistance fournie par l'AESM aux autorités nationales chargées du contrôle par l'État du pavillon en matière de renforcement des capacités et de formation sur le déroulement des inspections au titre du contrôle par l'État du pavillon, ainsi que la mise à disposition d'une base de données spécialement destinée à recueillir les rapports d'inspection, concourront à l'harmonisation et à la normalisation dans l'ensemble de l'Union.

- **Droits fondamentaux**

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Au cours de la période 2025-2050, la proposition représente un coût net pour le budget de l'Union situé entre 7 et 8,1 millions d'euros en valeur actuelle. 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

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La proposition s'accompagne d'un plan de mise en œuvre qui énumère les actions nécessaires à la mise en œuvre des mesures et recense les principales difficultés techniques, juridiques et de calendrier posées par cette mise en œuvre.

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 pour le transport maritime, en particulier la base de données des inspections.

La mise en œuvre fera l'objet d'un suivi de la part de la Commission, épaulée par l'AESM. 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 en faveur de la Commission²⁶. Les États membres devront disposer de manière continue d'un système de gestion de la qualité certifiant que leur organisation, leurs politiques, leurs processus, leurs ressources et leur documentation sont adaptés et leur permettent de s'acquitter de leurs obligations. Ce système devra être certifié et faire ensuite l'objet d'un audit périodique. Les États membres devront communiquer à la Commission et/ou à l'AESM les résultats des audits effectués par l'OMI et l'organisme habilité afin que les autorités nationales chargées du contrôle par l'État du pavillon puissent conserver la certification de leur système de gestion de la qualité. Le système d'évaluation de la performance, dans sa version révisée, ainsi que l'envoi des rapports d'inspection et des certificats électroniques dans la base de données, permettront un suivi ciblé.

- **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**

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 2009/21/CE.

Objet, champ d'application et définition

Au point 1, l'article 3 est modifié afin de mettre à jour certaines références aux instruments de l'OMI dans les définitions existantes et d'inclure d'autres définitions pertinentes aux fins de la directive, tirées notamment du code III.

Conditions à satisfaire avant d'autoriser un navire à prendre la mer

Au point 2, l'article 4 est modifié afin d'y introduire la nécessité de consulter la base de données pour y vérifier (ou y indiquer, selon le cas) l'état du navire avant de l'autoriser à prendre la mer.

Au point 3, les articles 4 *bis* à 4 *quater* sont insérés.

Afin de garantir la sécurité des navires battant le pavillon de l'un des États membres, le nouvel article 4 *bis* impose aux États membres, en leur qualité d'États du pavillon, l'obligation d'adhérer au code III et de procéder à des inspections supplémentaires au titre du contrôle par l'État du pavillon.

Le nouvel article 4 *ter* introduit l'obligation pour les administrations de disposer des ressources appropriées, proportionnées à la taille et à la nature de la flotte (soit les navires immatriculés sous leur pavillon), pour satisfaire à l'obligation de procéder à des inspections supplémentaires ainsi qu'aux exigences en matière de surveillance et de contrôle des organismes agréés de l'Union. La définition précise des ressources nécessaires pour mener à bien les inspections de la flotte sous pavillon et la surveillance des activités menées par les organismes agréés sera établie dans une mesure d'exécution. Le nouvel article 4 *quater* définit les responsabilités et le renforcement commun des capacités du personnel chargé du contrôle par l'État du pavillon. Il s'agit notamment de faire évoluer constamment les programmes et le matériel de formation en fonction des changements apportés aux conventions internationales de l'OMI ainsi que des nouvelles exigences

²⁶ 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.

éventuellement nécessaires pour répondre à des préoccupations environnementales, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies (par exemple, les nouvelles méthodes de propulsion, les nouveaux types de carburant, etc.).

Actions liées à la surveillance des navires sous pavillon ou y faisant suite

Au point 4, l'article 5 est modifié pour imposer aux États membres, en leur qualité d'États du pavillon, de recourir au système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) pour contrôler et surveiller les navires battant leur pavillon et vérifier, par exemple, s'ils sont immobilisés en vertu du contrôle par l'État du port. Cette modification vise également à remédier au manque de souplesse du régime de contrôle par l'État du pavillon en cas de crise ou d'événements imprévus tels que la pandémie de COVID-19.

Base de données des inspections et informations électroniques

Au point 5, l'article 6 est modifié afin d'y indiquer des documents électroniques à enregistrer, conserver, communiquer et partager par l'intermédiaire d'un registre national des certifications électroniques compatible avec la base de données des inspections mentionnée dans le nouvel article 6 *bis*. Les documents électroniques concernés sont notamment les rapports d'inspection électroniques et les certificats électroniques.

Le point 6 vise à introduire un nouvel article 6 *bis* et à instaurer la base de données des inspections qui sera hébergée par la Commission. Cette base de données des inspections s'inspire de celle déjà utilisée pour conserver les rapports établis à la suite des contrôles effectués par l'État du port et des inspections réalisées sur les navires à passagers; elle en possédera les mêmes caractéristiques techniques. Pour la transmission des certificats électroniques, il sera fait appel aux mêmes solutions techniques que celles établies dans la directive relative au contrôle par l'État du port, lesquelles sont fondées sur la technologie déjà utilisée pour permettre aux organismes agréés de satisfaire aux exigences qui leur sont imposées en matière de partage des certificats électroniques, comme le prévoit la législation de l'Union applicable aux organismes agréés.

L'idée est de s'appuyer sur les systèmes existants, de créer de nouvelles synergies, d'éviter les redondances et de réutiliser les informations autant que possible grâce à un système interopérable unique.

Contrôle de la conformité et des performances

Au point 7, l'article 7 est modifié afin de préciser les informations à publier à l'issue des audits de l'OMI. Ce point vise en outre à introduire l'obligation, pour l'État membre faisant l'objet de l'audit, de permettre à la Commission, épaulée par l'AESM, d'y assister en tant qu'observatrice. L'objectif est de garantir la transparence et de faciliter les synergies entre les audits de l'OMI et les visites de l'AESM.

Gestion de la qualité et performance des États du pavillon

Au point 8, l'article 8 est modifié et le champ d'application du système de gestion de la qualité est clarifié afin d'y inclure tous les registres, qu'il s'agisse des registres traditionnels (dénommés "premiers registres"), des registres internationaux, des registres d'outre-mer ou de registres similaires (dénommés "seconds registres") placés sous l'autorité de l'État du pavillon et liés au pavillon de cet État, ainsi que toutes les activités incombant à l'État du pavillon.

Ce point vise en outre à introduire les conditions à respecter pour le contrôle dans le cas où l'État du pavillon fait appel à des inspecteurs non exclusifs, ou a l'intention d'y faire appel à l'avenir, ainsi que l'obligation pour toutes les parties concernées de veiller à l'absence de conflit d'intérêts.

Enfin, au moyen d'un acte d'exécution, il convient de réviser et de moderniser la méthode de mesure de la performance employée actuellement, en y intégrant un certain nombre de critères supplémentaires ainsi qu'un système similaire pour évaluer la performance des organismes agréés. Les exigences à respecter par les États membres pour leur propre évaluation des performances sont introduites, ainsi que l'obligation faite à la Commission de rendre publics les résultats globaux.

Au point 9, l'article 9 est supprimé.

Coopération et échange d'informations

Au point 10, les articles 9 *bis* et 9 *ter* sont introduits.

Le nouvel article 9 *bis* établit un groupe à haut niveau consacré aux questions relatives à l'État du pavillon, composé des autorités des États membres chargées du contrôle par l'État du pavillon et d'experts chargés d'examiner toutes les questions pertinentes liées à l'État du pavillon.

Le nouvel article 9 *ter* instaure un outil dynamique pour la communication de rapports électroniques à des fins de collecte d'informations et de statistiques.

Procédure de comité

Au point 11, l'article 10 est actualisé sur la base du texte le plus récent concernant les procédures de comité pour les actes d'exécution.

Actes délégués

Le point 12 dispose que la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour actualiser l'annexe et que les actualisations éventuelles sont soumises à la clause classique de non-régression. Cela signifie que, si des changements surviennent au niveau international, les normes figurant dans l'instrument de l'Union sont à tout le moins maintenues à leur niveau actuel.

Exercice de la délégation

Le texte type pour l'exercice de la délégation est présenté au point 13.

Annexes

Une nouvelle annexe unique reprenant les parties 1 et 2 de la résolution A.1070(28) du code d'application des instruments de l'OMI (code III), relatives aux obligations des États du pavillon, est établie au point 14.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

(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,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen²⁷,

vu l'avis du Comité des régions²⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de l'Union et celle des citoyens qui l'utilisent, ainsi que la protection de l'environnement.
- (2) En vertu des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et des conventions dont l'OMI est dépositaire, il appartient aux États parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière que, du point de vue de la sauvegarde de la vie en mer et de la protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés.
- (3) Afin d'assurer l'efficacité des conventions de l'OMI dans l'Union, étant donné que tous les États membres doivent être parties aux conventions de l'OMI et sont tenus de s'acquitter des obligations prévues dans ces conventions en ce qui concerne les navires battant leur pavillon, les dispositions obligatoires de ces conventions devraient être intégrées dans la législation de l'Union. À cette fin, les États membres doivent s'acquitter de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, conformément à la résolution A.1070 (28) de l'OMI (adoptée le 4 décembre 2013) concernant le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), qui contient les dispositions obligatoires à mettre en œuvre par les États du pavillon.
- (4) La résolution A.948 (23) de l'OMI ayant été révoquée par la résolution A.1156(32) de l'OMI, les États membres devraient appliquer aux navires battant leur pavillon les

²⁷ JO C , , p. .

²⁸ JO C , , p. .

prescriptions harmonisées en matière de certification et de visite par l'État du pavillon prévues dans les procédures et directives jointes à la résolution A.1156(32) de l'Assemblée de l'OMI adoptant des directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visite et de délivrance des certificats.

- (5) Au niveau international, la fonction d'enquête sur les accidents de mer relève de la responsabilité de l'État du pavillon, tandis qu'au niveau de l'Union, elle est rendue indépendante et réglementée par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil²⁹. La présente directive ne devrait pas avoir d'incidence sur la directive 2009/18/CE.
- (6) Il convient de tenir compte de certains actes d'exécution qui ont été adoptés à la suite de l'entrée en vigueur de la directive 2009/21/CE et qui mettent déjà partiellement en œuvre des aspects relatifs à la délégation de pouvoirs à des organismes agréés.
- (7) Les administrations maritimes des États membres doivent pouvoir disposer, pour mettre en œuvre leurs obligations en tant qu'État du pavillon, de ressources suffisantes, y compris la capacité de prise de décision technique, proportionnées à la taille et au type de leur flotte et basées sur les prescriptions de l'OMI. Afin d'améliorer la performance qualitative globale des navires battant pavillon d'un État membre, il est également nécessaire d'harmoniser la surveillance stricte et approfondie, y compris en matière d'élaboration des règles et de revue de la conception, des organismes agréés exécutant les obligations de l'État du pavillon pour le compte des États membres.
- (8) Il convient d'établir les critères minimaux et les objectifs d'inspection liés à ces ressources sur la base de l'expérience pratique des États membres, y compris le recours à des inspecteurs non exclusivement employés par une autorité compétente, au moyen de mesures d'exécution.
- (9) Le régime commun de renforcement des capacités (après obtention de la qualification au niveau national) auxquels seront soumis les inspecteurs et experts de l'État du pavillon devrait garantir l'égalité de traitement entre toutes les administrations maritimes et contribuer à améliorer la performance qualitative des navires battant pavillon d'un État membre.
- (10) Les États membres devraient utiliser le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) et les services établis par la directive 2002/59/CE³⁰ aux fins du suivi des navires sous pavillon, de la surveillance maritime et de la connaissance de la situation maritime.
- (11) La création et le développement d'une base de données fournissant des informations essentielles, sous forme électronique, sur les navires battant pavillon d'un État membre devraient contribuer à renforcer l'échange d'informations, à améliorer encore la transparence des performances d'une flotte de haute qualité et à permettre un meilleur suivi des obligations incombant à l'État du pavillon afin de garantir l'égalité de traitement entre toutes les administrations maritimes.

²⁹ Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

³⁰ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

- (12) Les informations essentielles, y compris les rapports électroniques et les certificats des navires à la suite des inspections effectuées par l'État du pavillon, devraient être mises à la disposition de toutes les autorités concernées et de la Commission, à des fins de suivi et d'amélioration de l'efficacité de tout type d'inspections.
- (13) Le système d'audit obligatoire des États membres de l'OMI adopte l'approche classique en matière de gestion de la qualité, afin de déterminer dans quelle mesure les États membres mettent en œuvre et font respecter les obligations et les responsabilités de l'État du pavillon contenues dans les conventions obligatoires de l'OMI auxquelles ils sont parties et, ainsi, d'assurer une mise en œuvre cohérente et efficace des instruments applicables de l'OMI et d'aider les États membres à améliorer leurs capacités. Par conséquent, les États membres devraient continuer à prouver qu'ils se conforment aux instruments obligatoires de l'OMI, conformément à la résolution A.1067 (28) sur le code et les procédures pour le système d'audit des États membres de l'OMI, adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 4 décembre 2013.
- (14) La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil³¹, devrait être invitée et associée en qualité d'observateur par l'État membre audité en tant qu'État du pavillon afin d'assurer la cohérence entre les audits de l'OMI et les évaluations de la Commission, que l'AESM réalise au nom de cette dernière pour évaluer la mise en œuvre de la législation de l'Union en matière de sécurité maritime au moyen de son programme de visites et d'inspections.
- (15) Afin d'améliorer encore la qualité des navires sous pavillon et de garantir l'égalité de traitement entre les administrations maritimes, il convient de clarifier qu'une certification de la qualité des procédures administratives, incluse dans le système de gestion de la qualité conformément aux normes ISO ou à des normes équivalentes, couvre tous les registres, qu'ils soient nationaux ou internationaux, sous la responsabilité de l'État membre en tant qu'État du pavillon. En outre, il convient de définir clairement toutes les activités connexes, y compris les responsabilités et pouvoirs du personnel de l'État du pavillon qui réalise des visites ou des inspections ou y participe et les relations entre les membres de ce personnel et ses moyens d'établissement de rapports et de communication, ainsi que des autres membres du personnel qui contribuent à la réalisation des inspections, qui ne sont pas exclusivement employés par l'autorité compétente de l'État membre, et qui peuvent effectuer certaines inspections, autres que les visites réglementaires. Il convient de documenter l'absence de tout conflit d'intérêts du personnel concerné afin que l'indépendance soit garantie.
- (16) Une évaluation et un réexamen du système de performance pour les États du pavillon, fondé sur des critères de performance clés communs transparents, fiables et objectifs et s'appuyant sur des systèmes similaires en vigueur, devraient aider tous les États membres à respecter en permanence la réglementation et à progresser.
- (17) Afin d'examiner les questions relatives à l'État du pavillon, y compris les questions techniques, et de faciliter l'échange d'expertise et d'informations, il convient de mettre en place un groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon, composé des autorités nationales des États membres, d'experts de l'État du pavillon et d'inspecteurs, ainsi que, le cas échéant, d'experts du secteur privé.

³¹ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

- (18) Il convient de mettre en place un outil électronique de communication d'informations afin d'améliorer encore la cohérence de la collecte de statistiques et de données et informations maritimes pertinentes auprès des États membres.
- (19) Afin de permettre une application actualisée des dispositions de la présente directive de sorte que les États membres puissent respecter les obligations qui leur incombent en vertu du droit international conformément à la directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la mise à jour de l'annexe. 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"³². 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.
- (20) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³³. Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de la directive 2009/21/CE en ce qui concerne des mesures uniformes visant à déterminer les exigences minimales applicables aux ressources appropriées, proportionnées à la taille et au type de sa flotte, et à un système commun harmonisé de mesure des performances de l'État du pavillon, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (21) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait fournir le soutien nécessaire à la mise en œuvre de la directive 2009/21/CE.
- (22) Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé à l'article 5 du traité, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/21/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 2009/21/CE

La directive 2009/21/CE est modifiée comme suit:

- (24) l'article 3 est modifié comme suit:
- (a) le point e) est remplacé par le texte suivant:
- "e) "audit de l'OMI": un audit effectué conformément aux dispositions de la résolution A 1067 (28) ("Document-cadre et procédures pour l'audit des

³² JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

³³ 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).

États membres de l'OMI"), dans sa version actualisée, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI);"

(b) les points suivants sont ajoutés:

- f) "conventions": les conventions, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée, tels que définis à l'article 2, paragraphe 1, de la directive n° 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil³⁴, à l'exception de la convention du travail maritime de 2006 (CTM 2006);
- g) "code III": les parties 1 et 2 de la résolution A.1070 (28) ("Code d'application des instruments de l'OMI"), adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 et 32 de la partie 2;
- h) "expert de l'État du pavillon": un employé du secteur public travaillant exclusivement pour l'autorité compétente d'un État membre et dûment autorisé par celle-ci à effectuer des visites et des audits en lien avec les certificats réglementaires, qui satisfait à l'exigence d'indépendance prévue à l'article 8, paragraphe 1;
- i) "inspecteur de l'État du pavillon": un employé du secteur public travaillant exclusivement pour l'autorité compétente d'un État membre et dûment autorisé par celle-ci à effectuer des inspections supplémentaires de l'État du pavillon, qui satisfait à l'exigence d'indépendance visée à l'article 8, paragraphe 1, et aux critères minimaux énoncés à l'annexe XI de la directive 2009/16/CE;
- j) "autre personnel assistant à la réalisation des inspections": une personne qui n'est pas exclusivement employée par l'autorité compétente de l'État membre, mais qui se trouve dans une relation contractuelle avec cette autorité et est dûment autorisée par celle-ci à effectuer certaines inspections, autres que les visites réglementaires, spécifiées par l'autorité compétente, et qui satisfait aux exigences en matière de communication, de qualification et d'indépendance énoncées à l'article 8, paragraphe 1;
- k) "inspection supplémentaire par l'État du pavillon": une inspection à bord qui n'aboutit pas à une certification;
- j) "HSSC": la résolution A.1156 (32) ("Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats" (HSSC) 2021, dans sa version actualisée, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI);".

(25) À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné veille à ce que le navire en question satisfasse aux règles et aux réglementations internationales applicables. En particulier, il vérifie les antécédents du navire en matière de sécurité au moyen des rapports d'inspection et

³⁴ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

des certificats figurant dans la base de données visée à l'article 6 *bis*. Il consulte, si nécessaire, l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés."

(26) Les articles 4 *bis* à 4 *quater* suivants sont insérés:

"Article 4 bis

Sécurité d'un navire battant le pavillon d'un État membre

1. En ce qui concerne la navigation internationale, les États membres appliquent intégralement les dispositions obligatoires ayant trait à l'État du pavillon imposées par les conventions de l'OMI conformément aux conditions qui y sont prévues et eu égard aux navires visés par ces conventions, et appliquent le Code III figurant en annexe de la présente directive, à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 et 32 de la partie 2.
2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires battant leur pavillon se conforment aux règles et aux normes internationales. Ces mesures comprennent les éléments suivants:
 - (a) interdire aux navires d'appareiller avant de pouvoir prendre la mer en respectant les règles et normes internationales;
 - (b) veiller à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon aient été inspectés conformément aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) et
 - (c) procéder aux inspections supplémentaires de l'État du pavillon pour vérifier que l'état réel du navire est conforme aux certificats qui lui ont été délivrés.
3. Les États membres veillent à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection effectuée conformément au paragraphe 2, point c).
4. À l'issue de toute inspection, l'inspecteur de l'État du pavillon rédige un rapport conformément à l'annexe IX de la directive 2009/16/CE."

"Article 4 quater

Exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution

1. Chaque État membre veille à ce que son administration dispose des ressources appropriées, proportionnées à la taille et au type de sa flotte, notamment afin de respecter les obligations prévues à l'article 4 *bis* et aux paragraphes 2 et 3 du présent article.
2. Chaque État membre assure la supervision des activités des experts et inspecteurs de l'État du pavillon et des organismes agréés et participe au système de surveillance des organismes agréés de l'UE mis en place par le groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon prévu à l'article 9 bis, paragraphe 1.
3. Les États membres mettent en place ou conservent des capacités de réexamen et de prise de décision technique proportionnées à la taille et au type de leur flotte.
4. Afin d'harmoniser les inspections supplémentaires de l'État du pavillon prévues à l'article 4 bis, paragraphe 2, point c), la Commission, après consultation du groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon mentionné à l'article 9 bis,

paragraphe 1, adopte des actes d'exécution pour définir les mesures uniformes visant à déterminer les exigences minimales relatives à la mise en œuvre des obligations prévues au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10, paragraphe 2."

"Article 4 quater

Régime commun de renforcement des capacités du personnel de l'État du pavillon

1. Les États membres veillent à ce que le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections et des audits des navires et des compagnies soit soumis au régime harmonisé visé au paragraphe 2.

2. La Commission, en consultation avec le groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon visé à l'article 9 *bis*, paragraphe 1, élabore un régime commun de renforcement des capacités (après obtention de la qualification au niveau national) et l'actualise, en tenant compte des nouvelles technologies et des obligations nouvelles ou supplémentaires découlant des instruments internationaux pertinents, pour les inspecteurs des États membres du pavillon.";

(27) l'article 5 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe unique devient le paragraphe 1;

(b) le paragraphe 2 suivant est ajouté:

"2. Les États membres élaborent et mettent en œuvre un programme approprié de contrôle et de surveillance, à l'aide, le cas échéant, du système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) visé à l'article 22 *bis*, paragraphe 3, et à l'annexe III de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil³⁵, permettant de prendre rapidement des mesures face aux situations visées au paragraphe 1 du présent article ainsi qu'aux incidents de sécurité et aux cas de pollution allégués.";

(28) l'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

Informations et échanges électroniques

1. Les États membres veillent à ce que, au minimum, les informations énumérées ci-après concernant les navires battant leur pavillon soient conservées et rendues accessibles dans un format électronique compatible et interopérable avec les bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime:

(a) caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.);

(b) certificats réglementaires (sans restriction, provisoires ou temporaires), y compris les dates des visites effectuées, des visites supplémentaires et complémentaires éventuelles et des audits;

(c) identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;

³⁵ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

- (d) identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et dates des inspections;
- (e) résultat des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port (anomalies: oui ou non, immobilisations: oui ou non);
- (f) identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon de l'État membre concerné au cours des douze derniers mois;
- (g) rapport(s) faisant suite à une visite ou à une inspection effectuée par l'État du pavillon conformément à l'article 4 *bis*, paragraphe 2, point b) ou c).

2. Les informations sont transmises à la base de données des inspections prévue à l'article 6 *bis*. Une copie de ce rapport est remise au capitaine.";

(29) l'article 6 *bis* suivant est inséré:

"Article 6 bis

Base de données des inspections

1. La Commission crée, gère et met à jour une base de données des inspections qui contient les informations visées à l'article 6. Tous les États membres sont connectés à cette base de données. Cette base de données est créée sur le modèle de la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE et est dotée de fonctionnalités semblables à cette dernière.

2. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections réalisées conformément à la présente directive, notamment les informations relatives aux anomalies, soient transférées sans tarder à la base de données des inspections dès que le ou les rapports visés à l'article 4 *bis*, paragraphe 4, sont établis.

3. La Commission veille à ce que la base de données des inspections permette de récupérer toute information pertinente concernant la mise en œuvre de la présente directive sur la base des données d'inspection fournies par les États membres.

4. Les États membres ont accès à l'ensemble des informations enregistrées dans la base de données des inspections visée au paragraphe 1 du présent article et au système d'inspection prévu par la directive 2009/16/CE. Aucune disposition de la présente directive n'empêche le partage de ces informations entre les autorités compétentes concernées au sein des États membres et entre eux, avec la Commission ou avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil³⁶.

5. Les États membres veillent à ce que les certificats réglementaires visés à l'article 6, paragraphe 1, point b), soient transmis par voie électronique à la base de données des inspections visée au paragraphe 1 du présent article en utilisant les spécifications fonctionnelles et techniques d'une interface de communication électronique harmonisée au sens de l'article 24 *bis* de la directive 2009/16/CE.";

(30) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

"Article 7

Contrôle de la conformité et de la performance des États membres

³⁶ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour se soumettre à l'audit de leur administration par l'OMI au moins une fois tous les sept ans et publient les résultats de l'audit ainsi que les mesures correctives éventuelles dans la base de données GISIS (Global Integrated Shipping Information System) créée par l'OMI. Les États membres mettent également les mêmes informations à la disposition du public, conformément à la législation nationale applicable en matière de confidentialité.

2. Les États membres veillent à ce que la Commission, assistée par l'AESM, soit autorisée à participer en qualité d'observateur au processus d'audit de l'OMI et à ce que tout rapport d'audit et les informations concernant les mesures de suivi soient immédiatement communiqués à la Commission.

3. Afin d'assurer la mise en œuvre effective de la présente directive et de contrôler le fonctionnement global de la conformité des États du pavillon et le système de surveillance des organismes agréés de l'UE, la Commission recueille les informations nécessaires et effectue des visites dans les États membres, conformément à l'article xx du règlement (UE) xx/xx du Parlement européen et du Conseil³⁷ [*règlement AESM à adopter*].";

(31) l'article 8 est modifié comme suit:

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

"Chaque État membre met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité couvrant tous les registres relevant de son autorité pour l'ensemble des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

Le système de gestion de la qualité comprend une définition des responsabilités et des pouvoirs de l'ensemble du personnel de l'État du pavillon, y compris le reste du personnel aidant à l'exécution des inspections, qui gère, exécute et vérifie des travaux ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution, ainsi que les relations entre les membres du personnel. Ces responsabilités sont consignées par écrit, en précisant le type et la portée des travaux d'inspection qui peuvent être effectués par le reste du personnel aidant à l'exécution des inspections, ainsi que la manière dont ce personnel communique et fait rapport.

Chaque État membre veille à ce que le reste du personnel aidant à l'exécution des inspections ait reçu un enseignement et une formation et soit soumis à une supervision en rapport avec les tâches qu'il est habilité à exécuter.

Tout membre du personnel effectuant une visite ou une inspection signe une déclaration d'absence de conflit d'intérêts attestant son indépendance à l'égard des travaux à effectuer, qui est conservée par l'autorité responsable de l'État membre.";

(b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"2 bis. Les États membres évaluent chaque année leur performance et repèrent les domaines qui peuvent être améliorés, sur la base des résultats des activités menées dans le cadre du système de gestion de la qualité visé au paragraphe 1

³⁷ Règlement (UE) xx/xx du Parlement européen et du Conseil ... [règlement AESM].

du présent article et de la performance de l'État du pavillon visée au paragraphe 2 *ter* du présent article, ainsi qu'à l'article 7.

2 *ter*. Afin de garantir un système de performance harmonisé commun aux fins du paragraphe 2 *bis*, la Commission, après consultation du groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon visé à l'article 9 *bis*, paragraphe 1, adopte des actes d'exécution pour définir les modalités d'un système de performance révisé au sens du paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à l'article 10, paragraphe 2.

Les mesures permettant d'évaluer la performance de l'État du pavillon prennent en considération notamment les résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon, le taux d'immobilisation de navires dans le cadre du contrôle par l'État du port, les statistiques sur les accidents, les processus de communication et d'information, les statistiques relatives aux pertes annuelles (à l'exclusion des pertes réputées totales) et autres indicateurs de performance appropriés afin de déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives permettent à l'État du pavillon de s'acquitter de ses obligations.

2 *quater*. La Commission met à disposition et tient à jour sur un site internet public les informations relatives à la performance des États du pavillon.";

(32) l'article 9 est supprimé;

(33) les nouveaux articles suivants sont insérés:

"Article 9 bis

Groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon

1. La Commission établit un groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon, qui est chargé d'examiner les questions relatives à l'État du pavillon et facilite les échanges d'expérience entre les autorités nationales des États membres, les experts de l'État du pavillon et les inspecteurs, y compris, le cas échéant, ceux du secteur privé.

Le groupe à haut niveau sur les questions relatives aux États du pavillon est composé de représentants des États membres et de la Commission, avec l'assistance de l'AESM.

Il adopte son règlement intérieur.

2. Le groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon est chargé, entre autres, des tâches suivantes:

- (a) formuler des recommandations en vue d'une approche commune des inspections par l'État du pavillon; établir des procédures et des lignes directrices pour le contrôle des navires;
- (b) assister la Commission dans l'élaboration d'un modèle de rapport commun, y compris le calendrier des inspections par l'État du pavillon/de la surveillance des organismes agréés;
- (c) assister la Commission dans l'élaboration de la méthode technique destinée à déterminer les ressources appropriées, en fonction de la taille et du type de flotte, visées à l'article 4 *ter*;

- (d) aider la Commission déterminer les mesures qui pourraient être élaborées afin d'améliorer le renforcement des capacités visé à l'article 4 *quater*, notamment en ce qui concerne l'actualisation des connaissances sur les modifications intervenues dans les conventions et procédant des nouvelles technologies;
- (e) élaborer et mettre en œuvre le système de surveillance et de contrôle des organismes agréés de l'UE visé à l'article 7;
- (f) fournir des orientations sur les modalités d'utilisation des informations figurant dans les bases de données maritimes pertinentes de l'Union aux fins de la préparation des inspections par l'État du pavillon/de la surveillance des organismes agréés, de manière à accroître l'efficacité de l'utilisation/de la mise en commun des ressources affectées à la surveillance des organismes agréés, par exemple par domaine prioritaire;
- (g) assister la Commission dans l'élaboration technique des critères de performance visés à l'article 8, paragraphe 2 *ter*;
- (h) aider la Commission à élaborer des orientations, des modèles et des documents similaires pour répondre aux obligations de communication d'informations visées à l'article 9 *ter*;
- (i) contribuer à l'analyse de la performance des États du pavillon, des audits du système de gestion de la qualité et des audits de l'OMI en comparant les observations et les actions de suivi, en vue de recenser les meilleures pratiques;
- (j) aider la Commission à déterminer les mesures qui pourraient être élaborées afin d'établir:
 - i) des procédures harmonisées pour l'application des exemptions et des équivalences demandées conformément aux conventions de l'OMI,
 - ii) des interprétations harmonisées des questions que les conventions laissent à l'appréciation des administrations,
 - iii) l'application d'interprétations uniformes pour les dispositions figurant dans les conventions.

Article 9 ter

Informations et données

La Commission crée un outil de communication d'informations électronique pour la collecte d'informations et de données auprès des États membres en rapport la présente directive. Les États membres informent régulièrement la Commission, au moins une fois par an, sur:

- (a) la gestion des exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution:
 - i) taille et âge de la flotte sous pavillon (nombre et tonnage brut des navires conventionnels);
 - ii) nombre d'inspecteurs/enquêteurs/auditeurs de l'État du pavillon et d'autres membres du personnel aidant à l'exécution des inspections;
 - iii) nombre de visites, d'inspections et d'audits effectués par l'État du pavillon en tant qu'État du pavillon;

- iv) nombre de navires ayant fait l'objet d'un transfert de pavillon par type de navire et par pays d'origine ou pays de destination;
 - (b) la gestion de la qualité et les audits:
 - i) dates prévues ou confirmées pour l'audit de l'OMI;
 - ii) dates prévues ou confirmées pour l'audit du système de gestion de la qualité et champ d'application de la certification du système de gestion de la qualité;
 - (c) la délégation de pouvoir:
 - i) organismes agréés habilités, fonctions déléguées et certificats délivrés au nom de l'État membre.";
- (34) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

"Article 10

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) n° 2099/2002. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.";

- (35) l'article 10 *bis* suivant est inséré:

"Article 10 bis

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *ter* en ce qui concerne les modifications de l'annexe 1, afin de tenir compte des nouvelles dispositions et des nouveaux engagements relatifs à l'État du pavillon élaborés au niveau international, en particulier au sein de l'OMI.

Les modifications apportées aux conventions de l'OMI et au code d'application des instruments de l'OMI (code III) peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002.";

- (36) l'article 10 *ter* suivant est inséré:

"Article 10 ter

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 *bis* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [xx] 202X. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le

Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 *bis* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation du pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 *bis* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.";

(37) le texte de l'annexe de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe de la directive 2009/21/CE.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative].

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 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

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 préparatoire³⁸

la prolongation d'une action existante la fusion d'une ou de plusieurs actions avec une autre action ou pour en constituer une nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

Les objectifs généraux de la directive modificative 2009/21/CE sont les suivants: 1) maintenir des conditions de concurrence équitables et éviter les distorsions du marché; 2) garantir des niveaux de sécurité maritime élevés; et 3) prévenir la pollution maritime causée par les accidents de mer. La présente révision devrait donc également contribuer 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 directive sont les suivants:
aligner la directive concernant les obligations des États du pavillon sur les nouvelles règles internationales;
garantir des inspections, une surveillance et des contrôles adéquats;
accroître le taux d'adoption des solutions numériques;
harmoniser les méthodes d'évaluation, de signalement et de mesure de la performance des flottes et des tâches menées à bien par les États du pavillon.

³⁸ 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 devrait permettre d'harmoniser les niveaux de sécurité élevés applicables au contrôle par l'État du pavillon dans l'ensemble de l'Union et d'introduire des solutions numériques afin d'accroître l'efficacité au niveau de la surveillance des navires, de l'inspection des navires réalisée aux fins du contrôle par l'État du pavillon et du partage des informations utiles. Elle devrait également permettre d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur en accroissant la clarté et en levant toute ambiguïté pour les autorités chargées du contrôle par l'État du pavillon.

La proposition devrait également entraîner une diminution du nombre de décès et de blessures ainsi que du 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 sur la base des audits de l'OMI, surveillés au moyen du système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS), ainsi que des visites dans les États membres effectuées par l'AESM au nom de la Commission afin d'y vérifier la mise en œuvre de la directive.

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 2, sera déterminée en fonction du nombre de rapports d'inspection partagés par l'État du pavillon, de la suite réservée aux constats établis, du suivi réalisé par les organismes agréés, des recommandations de sécurité émises à l'attention des administrations chargées du pavillon, du nombre de navires admis dans les registres des pavillons et du nombre de navires suspendus ou radiés dans les registres des pavillons contrôlés par l'intermédiaire du système THETIS, ainsi que des rapports établis par les administrations chargées du contrôle par l'État du pavillon. Elle sera également déterminée en fonction du nombre d'agents techniques, du nombre d'inspections, du pourcentage d'inspections effectuées sur la flotte battant le pavillon de l'État membre et du nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du pavillon par navire qui sont déclarés dans l'outil utilisé pour la transmission des rapports.

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 3, sera déterminée en fonction du nombre de certificats électroniques et du nombre de rapports électroniques de l'État du pavillon enregistrés dans le module de déclaration (THETIS).

L'efficacité de la directive proposée, au regard de l'objectif spécifique n° 4, sera déterminée en fonction des indicateurs de performance prévus dans le système de mesure de la performance.

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 devra mettre en œuvre des solutions techniques pour tenir un registre des certificats électroniques, déclarer les certificats électroniques, communiquer les rapports d'inspection dressés au titre du contrôle par l'État du pavillon, élaborer des outils de validation et mettre au point de nouveaux modules. L'AESM sera également tenue de mettre au point un mécanisme et un modèle pour la déclaration d'informations et de statistiques, et de mettre en place un renforcement commun des capacités et une formation harmonisée (diplôme de spécialisation)

destinée aux inspecteurs, aux agents ou aux auditeurs chargés des contrôles incombant à l'État du pavillon, en élaborant à leur intention des programmes communs de formation aux nouvelles technologies, y compris, sans toutefois s'y limiter, aux énergies renouvelables et aux combustibles à faible teneur en carbone, qui revêtent une importance particulière pour le paquet "Ajustement à l'objectif 55", ainsi qu'à l'automatisation.

D'ici à 2025, deux ETP supplémentaires seront nécessaires: un pour mettre au point le nouveau module consacré aux certificats électroniques, et un pour apporter des compétences informatiques spécialisées et des connaissances maritimes au sein du service d'assistance maritime de l'AESM.

- 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)

Si l'Union n'agissait pas, l'insécurité juridique actuelle subsisterait et les États membres de l'Union transposeraient les obligations internationales dans leur législation nationale de manière non coordonnée. La protection des citoyens de l'Union, de la sécurité maritime et de l'environnement s'en verrait ainsi amoindrie. L'intégration des règles internationales dans le droit de l'Union garantit également le soutien essentiel apporté par l'AESM aux États membres en ce qui concerne le ciblage, l'enregistrement et le partage des résultats d'inspection ainsi qu'en matière de formation sur le déroulement des inspections réalisées au titre du contrôle par l'État du pavillon. Les voyageurs, et les citoyens de manière générale, peuvent compter sur le fait qu'une même norme en matière de sécurité est en vigueur dans l'ensemble de l'Union et que les résultats des inspections (qu'elles soient réalisées par l'État du pavillon ou par l'État du port) sont partagés et contrôlés, de sorte qu'il n'existe aucune faille dans la sécurité maritime.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

La mise en œuvre effective des règles internationales, en particulier du code III de l'OMI, doit être garantie par la directive. Les obligations juridiques et la force contraignante apportées par la directive concernant les obligations des États du pavillon permettent une harmonisation, une homogénéisation et une mise en cohérence accrues des responsabilités des différents États membres.

La directive garantit l'application d'une politique harmonisée et cohérente à l'égard des navires battant le pavillon de l'un des États membres de l'Union, en intégrant et en consolidant les règles internationales obligatoires et en conférant de la sécurité juridique à l'ordre juridique de l'Union.

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

La directive concernant les obligations des États du pavillon permet d'harmoniser la mise en œuvre et l'application des règles internationales dans la législation de l'Union et en vertu de celle-ci, tout en exigeant et en encourageant la coopération entre les États membres. Toutefois, l'évaluation de la directive a mis en évidence la nécessité de procéder à un rééquilibrage plus général de la politique de l'Union en matière de sécurité maritime. Il s'agit de renforcer la présence de l'Union sur la "première ligne de défense", le respect des règles et les mesures préventives qui incombent aux États du pavillon. Les politiques actuelles s'adressent

d'avantage aux États membres en leur qualité d'États du port et d'États côtiers, et moins aux États du pavillon. Les passages du code III traitant des obligations de l'État du pavillon font donc défaut.

Les résultats de l'évaluation ex post figurent dans l'analyse d'impact jointe à cette initiative (ils y sont résumés à l'annexe 7).

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", dans laquelle est exposée 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 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port et la directive 2009/18/CE régissant les enquêtes sur les accidents.

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 aider les États du pavillon à s'acquitter de leurs obligations au titre de la directive proposée — à savoir, i) en ce qui concerne les certificats électroniques, élaborer et tenir à jour un module de déclaration (THETIS) permettant à l'ensemble des États du pavillon et des organismes agréés de recourir aux certificats électroniques, des outils de validation et d'inspection ainsi qu'un module consacré aux rapports d'inspection électroniques, ii) en ce qui concerne les statistiques, poursuivre la mise au point d'outils ou de plateformes de déclaration pour traiter les demandes d'accès aux informations, et iii) en ce qui concerne le renforcement des capacités, élaborer des programmes communs de formation à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du pavillon et les former aux nouvelles technologies, y compris, sans toutefois s'y limiter, aux énergies renouvelables et aux combustibles à faible teneur en carbone, ainsi qu'à l'automatisation.

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)³⁹

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.

³⁹ 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.

L'AESM, au nom de la Commission, effectue des visites dans les États membres afin de contrôler les opérations sur le terrain. Les éventuelles lacunes et les aspects à améliorer seront recensés dans les rapports de visite respectifs.

En complément des visites et des inspections réalisées par l'AESM au nom de la Commission, la Commission et/ou l'AESM participeront à l'audit de l'Organisation maritime internationale en qualité d'observatrices. L'AESM effectuera en outre une analyse horizontale dans laquelle elle examinera dans les grandes lignes le fonctionnement de la législation, recensera les lacunes et proposera des solutions pour les combler, et en fera rapport à la Commission ainsi qu'aux États membres, probablement lors d'ateliers organisés en vue de débattre de ses conclusions.

La Commission mettra également en place le groupe d'experts en matière d'obligations des États du pavillon afin de favoriser la coopération entre les États membres et la Commission.

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. 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 contrôle de l'application des règles seront menées dans le cadre des contrôles existants, en particulier lors du contrôle par l'État du pavillon et par l'intermédiaire du système d'évaluation de la performance du pavillon.

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, 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 pavillon, 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, y compris en vertu des obligations qui leur incombent au titre du droit international, pour faire appliquer la directive proposée, notamment en continuant d'appliquer les mesures de contrôle par l'État du pavillon de manière harmonisée.

La DG MOVE procède 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 applicables 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 révision proposée, un financement supplémentaire sera octroyé à l'AESM, qui mettra au point des outils et des modules informatiques et formera les agents chargés du contrôle par l'État du pavillon, ainsi qu'à la Commission.

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 similaire à celui qui est associé aux subventions budgétaires octroyées à l'Agence.

Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de directive 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 et leur permettent de s'acquitter de leurs obligations. Ce système devra être certifié et faire ensuite l'objet d'un audit périodique. Les États membres devront communiquer à la Commission ou à l'AESM les résultats des audits effectués par l'Organisation maritime internationale et l'organisme habilité afin que les autorités nationales chargées du contrôle par l'État du pavillon puissent conserver la certification de leur système de gestion de la qualité.

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 ⁴⁰	de pays AELE ⁴¹	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁴²	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02 10 02	CND	OUI	NON	NON	NON

⁴⁰ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁴¹ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁴² Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

--	--	--	--	--	--	--

- 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

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
	Paievements	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titre 2:	Engagements	(1a)					
	Paievements	(2a)					
Titre 3:	Engagements	(3 a)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Paievements	(3b)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
TOTAL des crédits pour l'AESM	Engagements	=1+1a +3a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Paievements	=2+2a +3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

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	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Paiements	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

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 ⁴³	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁴⁴ ...																			
- 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ 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)⁴⁵							
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) ⁴⁶	- au siège ⁴⁷						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche							

⁴⁵ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁴⁶ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes "BA").

⁴⁷ Essentiellement pour les fonds relevant de la politique de cohésion de l'Union, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa).

directe)							
Autres lignes budgétaires (à spécifier)							
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 pluriannuel⁴⁸.

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								

⁴⁸ Voir les articles 12 et 13 du règlement (UE, Euratom) 2020/2093 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 ⁴⁹					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3				
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.

⁴⁹ 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.