

Bruxelles, le 28 mars 2025  
(OR. en)

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2025/0068(NLE)**

---

---

**7571/25  
ADD 1**

**MAR 47  
EMSA**

### **PROPOSITION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	28 mars 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 132 final - ANNEX 1
Objet:	ANNEXE de la proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port créé en vertu du mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 132 final - ANNEX 1.

---

p.j.: COM(2025) 132 final - ANNEX 1



Bruxelles, le 28.3.2025  
COM(2025) 132 final

ANNEX 1

**ANNEXE**

**de la**

**proposition de décision du Conseil**

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port créé en vertu du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port**

## ANNEXE I

Position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port créé en vertu du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port

### **PRINCIPES DIRECTEURS**

Dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (MoU), l'Union:

- a) agit conformément aux objectifs qu'elle poursuit, notamment pour améliorer la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord par une réduction drastique du nombre de navires ne satisfaisant pas aux normes, grâce à l'application stricte des conventions et des codes internationaux;
- b) promeut la mise en œuvre d'une approche harmonisée par les parties au MoU aux fins du contrôle du respect effectif de ces normes internationales par les navires naviguant dans les eaux relevant de leur juridiction et faisant escale dans leurs ports;
- c) collabore, dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, à la mise en place d'un régime d'inspection global et au partage équitable de la charge d'inspection, notamment par l'adoption d'obligations annuelles en matière d'inspection établies conformément à la méthode décrite à l'annexe 11 du MoU;
- d) œuvre, dans le cadre du MoU, à promouvoir le recrutement, la fidélisation et la formation du personnel nécessaire par les parties au MoU, notamment des inspecteurs qualifiés, en tenant compte de l'importance et des caractéristiques du trafic maritime dans chaque port;
- e) veille à ce que les mesures adoptées dans le cadre du MoU soient conformes au droit international, et notamment aux conventions et codes internationaux relatifs à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord;
- f) favorise le développement d'approches communes avec d'autres organismes chargés du contrôle par l'État du port;
- g) garantit la cohérence avec les autres politiques de l'Union, notamment en matière de relations extérieures, y compris les mesures restrictives de l'UE, et en matière de sécurité et d'environnement.

### **ORIENTATIONS**

Afin de garantir, chaque année, le bon fonctionnement du régime de contrôle par l'État du port de l'Union conformément à la directive 2009/16/CE, l'Union s'efforce de soutenir l'adoption des mesures suivantes par le MoU:

1. Prendre en compte les éléments suivants du profil de risque des navires utilisé pour cibler les navires soumis à inspection:

- a) les listes blanche, grise et noire d'États du pavillon établies selon la formule développée par le MoU et figurant à l'annexe du règlement (UE) n° 801/2010 de la Commission<sup>1</sup>;
- b) la liste de performance pour les organismes agréés conformément à la méthodologie adoptée par le comité pour le contrôle par l'État du port (PSCC) lors de la 37<sup>e</sup> réunion dudit comité en mai 2004 (point 4.5.2 de l'ordre du jour);
- c) le rapport moyen d'anomalie et le rapport moyen d'immobilisation pour la formule appliquée au respect des normes par une compagnie sur la base de l'annexe du règlement (UE) n° 802/2010 de la Commission<sup>2</sup> [*sauf indication contraire, toute référence à un autre acte de l'Union ou à une partie de celui-ci est dynamique. Une référence est dynamique si la norme à laquelle il est fait référence s'entend toujours comme la norme telle qu'elle a été éventuellement modifiée*].

2. Veiller à ce que les éventuelles modifications ou mises à jour des procédures et des lignes directrices du MoU soient compatibles avec les objectifs poursuivis par l'Union, notamment pour améliorer la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 801/2010 de la Commission du 13 septembre 2010 portant modalités d'application de l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les critères relatifs à l'État du pavillon en matière de contrôle (JO L 241 du 14.9.2010, p. 1).

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 802/2010 de la Commission du 13 septembre 2010 portant application de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies (JO L 241 du 14.9.2010, p. 4).