

Bruxelles, le 5 juin 2023
(OR. en)

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

10126/23
ADD 3

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

NOTE DE TRANSMISSION

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:	SWD(2023) 149 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 149 final.

p.j.: SWD(2023) 149 final



Bruxelles, le 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

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

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact relative à une proposition de révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'Union?
<p>La directive 2009/16/CE établit le régime de l'UE pour le contrôle par l'État du port (PSC), un système d'inspection des navires battant pavillon étranger par les inspecteurs dans leurs ports, afin de vérifier que la compétence de l'équipage à bord et l'état du navire et de ses équipements sont conformes aux exigences des conventions internationales sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur la protection du milieu marin. La directive se fonde sur la structure intergouvernementale volontaire préexistante du mémorandum d'entente de Paris.</p> <p>La directive a fait l'objet d'une évaluation ex post et d'un bilan de qualité des réglementations maritimes (parallèlement à d'autres actes législatifs de l'UE) en 2018. Plusieurs aspects ont été jugés problématiques: 1) les exigences actuelles de l'UE ne sont pas alignées sur les nouvelles règles/procédures obligatoires internationales (Organisation maritime internationale — OMI et mémorandum d'entente de Paris); 2) les exigences actuelles de l'UE ne s'appliquent pas aux navires de pêche (3) une répartition déséquilibrée des inspections dans l'UE; 4) le mécanisme utilisé pour sélectionner les navires à inspecter n'est pas à jour; 5) le recours excessif à des certificats sur support papier et (6) des procédures et des ressources inadéquates et rigides.</p> <p>En l'absence d'action de l'UE, les États membres travailleront de manière non coordonnée et non harmonisée.</p>
Quels sont les objectifs à atteindre?
Cette initiative vise à garantir et à améliorer le niveau élevé de sécurité maritime et de protection contre la pollution dans l'ensemble de l'Union.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'Union (subsidiarité)?
Le transport maritime, en tant que secteur international, est réglementé tant au niveau mondial que régional et national, et présente par nature une forte dimension transfrontière.
B. Les solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
Trois options stratégiques ont été élaborées. L'option privilégiée est l'option B (OB). Cette option prévoit la mise en place d'un régime volontaire de contrôle par l'État du port pour les navires de pêche de plus grande taille, en liaison avec le mémorandum d'entente de Paris. Elle encourage également l'adoption et l'utilisation de certificats réglementaires électroniques. L'OB propose des solutions législatives aux problèmes liés à l'inspection et à la validation.
Quelle est la position des différentes parties intéressées? Qui soutient quelle option?
L'OB est soutenue par les administrations nationales de contrôle par l'État du port, car elle permettra la mise en place d'un régime de contrôle par l'État du port pour les navires de pêche analogue à celui qui a été mis en place selon le mémorandum d'entente de Paris. Le secteur de la pêche est globalement favorable à l'application des normes de sécurité, mais préférerait que les États membres de l'UE ratifient les conventions internationales pertinentes.
C. Incidences de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
Les incidences sociétales sont principalement évaluées en termes d'impact des options stratégiques sur la sécurité maritime au cours de la période 2025-2050 en termes de vies sauvées, de blessures évitées et de protection de l'environnement. L'option privilégiée devrait permettre de sauver 6 vies et d'éviter 61 blessures, d'économiser environ 35 millions d'EUR et d'éviter 75 tonnes de combustible de soute perdu en mer. Il convient toutefois de noter que, étant donné que les incidences du contrôle par l'État du port sont indirectes, dans le cadre des inspections et de leur suivi, il existe une grande incertitude quant aux estimations.
Pour les autorités de contrôle par l'État du port , l'option privilégiée devrait permettre de réduire les coûts de

mise en œuvre de 8,4 millions d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2025-2050, grâce à des mesures qui encouragent l'adoption et l'utilisation des certificats réglementaires électroniques.

Pour les **exploitants de navires**, l'option privilégiée devrait permettre d'économiser 5,5 millions d'EUR de coûts administratifs. Les économies de coûts administratifs résultent de la suppression de l'obligation de déclaration préalable 72 heures à l'avance pour l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire pouvant faire l'objet d'une inspection renforcée.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Les coûts supplémentaires, qui pèseront principalement sur les **autorités de contrôle par l'État du port**, sont estimés à 17,9 millions d'EUR en valeur actuelle pour la période 2025-2050. Toutefois, si l'on tient compte des économies réalisées, les coûts nets sont estimés à 9,5 millions d'EUR. Il y aura également des coûts d'ajustement pour les **autorités de l'État du pavillon** pour l'introduction de certificats électroniques. Ce montant s'élève à 0,22 million d'EUR par an pour l'ensemble des autorités de l'État du pavillon. En outre, des coûts d'investissement ponctuels de 1 million d'EUR sont attendus en 2025. Le coût total pour les autorités de l'État du pavillon est estimé à 4,8 millions d'EUR.

En ce qui concerne l'**AESM**, les coûts d'ajustement pour l'option privilégiée sont estimés à 6,5 millions d'EUR. L'option privilégiée se traduit par une augmentation des coûts de mise en œuvre de 0,7 million d'EUR pour les **exploitants de navires**, qui sont surcompensés par des économies de coûts administratifs de 4,8 millions d'EUR.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

L'extension proposée de la directive aux grands navires de pêche dans l'option privilégiée est «pertinente» pour les PME. Les coûts supplémentaires de mise en œuvre pour les exploitants de navires de pêche sont estimés à (0,03 million d'EUR en 2030 et 0,05 million d'EUR en 2050), mais ils auront des effets positifs en termes de sécurité pour les exploitants de navires de pêche.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Outre les coûts nets pour les autorités de contrôle par l'État du port, estimés à 9,5 millions d'EUR dans l'option privilégiée par rapport au scénario de référence, il y aura des coûts d'ajustement de 4,8 millions d'euros pour les États du pavillon en lien avec les certificats électroniques.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

Étant donné que le même niveau élevé de sécurité sera préservé dans l'ensemble de l'Union, cela aura une incidence positive sur le marché intérieur et la compétitivité.

Proportionnalité

L'option privilégiée ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs généraux.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

La politique sera réexaminée lorsqu'il se sera écoulé un laps de temps suffisant après l'adoption de la proposition pour que les mesures aient pris effet et donné des résultats. La Commission/l'AESM vérifiera que les inspections sont effectuées selon les besoins et que les rapports sont chargés dans la base de données. L'AESM continuera à effectuer des visites dans les États membres, conduisant à des analyses horizontales.