Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 16 avril 2015
(OR. en)

8001/15

Dossier interinstitutionnel:
2015/0081 (NLE)

MAR 47
TRANS 131

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	16 avril 2015
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2015) 159 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la 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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2015) 159 final.

p.j.: COM(2015) 159 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.4.2015
COM(2015) 159 final

2015/0081 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la 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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le régime de l'UE de contrôle par l'État du port (PSC) est défini dans la directive 2009/16/CE[1] (telle que modifiée), qui refond et renforce la précédente législation de l'UE dans ce domaine, en vigueur depuis 1995. Le régime de l'UE repose sur la structure préexistante du mémorandum d'entente de Paris (MoU) sur le contrôle par l'État du port qui existe depuis 1982. La directive 2009/16/CE (telle que modifiée) intègre les procédures et les instruments du MoU. L'ensemble des États membres maritimes de l'UE, ainsi que le Canada, la Russie, l'Islande et la Norvège sont parties au MoU. L'Union européenne n'est pas membre du MoU.

Depuis le 1er janvier 2011, un nouveau régime d'inspection (NRI) au titre du contrôle par l'État du port est en place, tant dans l'UE que dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Pour que le nouveau régime d'inspection fonctionne, un certain nombre de décisions doivent être prises chaque année dans le cadre du MoU. Ces décisions sont prises par consensus dans le cadre du comité pour le contrôle par l'État du port (PSCC), qui se réunit chaque année au mois de mai. En vertu de la directive 2009/16/CE, les décisions prises par l'organisme compétent du MoU ont force obligatoire pour les États membres de l'UE.

Conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, c'est par décision du Conseil, sur proposition de la Commission, que doit être adoptée la position de l'Union au sein des organisations internationales telles que le MoU, lorsqu'elles sont appelées à adopter des actes ayant des effets juridiques.

Il est proposé que la position de l'UE au sein du PSCC soit établie selon une approche à deux niveaux. Une décision du Conseil énonce, sur une base pluriannuelle, les principes directeurs et les orientations qui guideront la position de l'Union; par la suite, cette position est adaptée pour chaque réunion annuelle du PSCC au moyen de documents informels de la Commission qui sont examinés dans le cadre du groupe de travail sur les affaires maritimes du Conseil. La présente proposition vise à définir la position de l'Union au sein du PSCC pour la période 2015-2018. Elle vise également à intégrer les principes et les orientations de la politique de l'Union européenne pour améliorer la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord. La position de l'Union prend également en compte les dispositions du traité de Lisbonne.

La Commission propose cette approche en raison des caractéristiques du processus décisionnel établi par le mémorandum d'entente de Paris. Le règlement intérieur du MoU stipule que les documents présentés par ses membres et par les groupes de travail chargés de l'élaboration des orientations et des instructions doivent être soumis au plus tard six semaines avant la réunion du PSCC. Ce n'est qu'à ce stade que toutes les contributions sont disponibles et que les services de la Commission peuvent commencer leur analyse en vue d'élaborer une proposition de position coordonnée de l'Union en vertu de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, qui doit alors être adoptée par le Conseil. Étant donné le peu de temps disponible pour l'analyse des contributions et l'élaboration d'une proposition par la Commission, puis pour l'adoption de la proposition par le Conseil, l'annexe II définit la procédure à suivre pour fixer

[1] 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).

chaque année les éléments spécifiques de la position de l'Union. La présente décision couvre la période 2015-2018.

2. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La décision ci-après repose sur le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9, en vertu duquel le Conseil, sur proposition de la Commission, adopte une décision établissant les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des décisions ayant des effets juridiques. Cette disposition s'applique à la position à adopter par les États membres, au nom de l'Union, au sein du comité du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.

La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (modifiée) est la base juridique établissant les principes à respecter par les États membres au sein dudit comité.

2015/0081 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la 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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord peuvent être efficacement améliorées par une réduction drastique du nombre de navires ne satisfaisant pas aux normes, grâce à l'application stricte des conventions, codes internationaux et résolutions.

(2) Si la responsabilité première du contrôle de la conformité des navires aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord incombe à l'État du pavillon, la responsabilité du maintien de l'état du navire et de son équipement après la visite, afin de se conformer aux exigences des conventions applicables au navire, incombe à la compagnie du navire. Cependant, plusieurs États du pavillon ont commis des manquements graves dans la mise en œuvre et le contrôle de l'application de ces normes internationales.

(3) Ainsi, pour assurer une deuxième ligne de défense contre les compagnies maritimes qui ne respectent pas les normes, le contrôle de la conformité aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord devrait donc également être assuré par les États du port, étant entendu que l'inspection dans le cadre du contrôle par l'État du port n'est pas une visite et que les formulaires d'inspection correspondants ne sont pas des certificats d'aptitude à la navigation. Une approche uniforme visant à assurer l'application effective de ces normes internationales par les États membres côtiers de l'UE aux navires navigant dans les eaux relevant de leur juridiction et faisant escale dans leurs ports devrait permettre d'éviter les distorsions de concurrence.

(4) La directive 2009/16/CE[2] (telle que modifiée) établit le régime de l'UE de contrôle par l'État du port, en reformulant et en renforçant la législation antérieure de l'UE dans ce domaine, en vigueur depuis 1995. Le régime de l'UE repose sur la structure

[2] JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

préexistante du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port qui existe depuis 1982.

(5) En ce qui concerne les États membres de l'UE, la directive 2009/16/CE intègre effectivement les procédures, les instruments et les travaux du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port dans le champ d'application du droit de l'Union. En vertu de la directive 2009/16/CE, les décisions prises par l'organisme compétent dudit mémorandum d'entente de Paris ont force obligatoire pour les États membres de l'UE.

(6) Le 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 se réunit chaque année et, lors de ses réunions, prend une décision concernant un certain nombre de points de l'ordre du jour requis pour la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE.

(7) Conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la position à prendre au nom de l'Union dans les organisations internationales, lorsqu'elles sont appelées à adopter des actes ayant des effets juridiques, doit être adoptée par décision du Conseil, sur proposition de la Commission.

(8) Le règlement intérieur du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port fixe la date limite pour la soumission des documents par ses membres et les groupes de travail chargés de l'élaboration des orientations et des instructions à six semaines avant la réunion du comité. Ce n'est qu'à ce stade que toutes les contributions sont disponibles et que les services de la Commission peuvent commencer leur analyse en vue d'élaborer une proposition de position coordonnée de l'Union en vertu de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE. Étant donné le peu de temps disponible pour cette analyse et pour l'adoption d'une proposition, il est nécessaire d'établir les principes directeurs et les orientations qui guideront la position de l'Union sur une base pluriannuelle, ainsi que le cadre pour la fixation annuelle des éléments spécifiques de la position de l'Union.

(9) Il conviendrait que la présente décision couvre la période 2015-2018,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à adopter par l'Union européenne lors de la réunion annuelle 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, lorsque ce dernier est appelé à adopter des décisions ayant des effets juridiques, est définie à l'annexe I de la présente décision.

Article 2

Les éléments spécifiques de la position de l'Union à adopter chaque année lors de la réunion annuelle 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 sont fixés conformément à l'annexe II de la présente décision.

Article 3

La position de l'Union énoncée à l'annexe I de la présente décision est évaluée et, le cas échéant, révisée par le Conseil sur proposition de la Commission, au plus tard pour la réunion annuelle 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.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le …

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président