Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1146

5.6.2025

DÉCISION (UE) 2025/1146 DU CONSEIL

du 27 mai 2025

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, pendant la période 2025-2029

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 l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) Le mémorandum ou protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après dénommé «protocole d'entente de Paris») a été signé à Paris le 26 janvier 1982 et a pris effet le 1er juillet 1982. Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port (PSCC) du protocole d'entente de Paris, étant donné que ses décisions ont vocation à influer de manière déterminante sur le contenu de la législation de l'Union, à savoir la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil [1], par exemple en définissant les obligations en matière d'inspection et les taux moyens d'anomalie et d'immobilisation utilisés pour déterminer le profil de risque des navires et sélectionner les navires à inspecter, et en mettant à jour les instructions et les lignes directrices à l'intention des inspecteurs effectuant des inspections.

(2) La directive 2009/16/CE expose le régime juridique de l'Union en matière de contrôle par l'État du port, et reformule et renforce la législation antérieure de l'Union en vigueur dans ce domaine depuis 1995. Le régime juridique de l'Union en matière de contrôle par l'État du port repose sur le protocole d'entente de Paris. En ce qui concerne les États membres de l'Union, la directive 2009/16/CE intègre effectivement les procédures, les instruments et les travaux du protocole d'entente de Paris dans le champ d'application du droit de l'Union.

(3) Le PSCC du protocole d'entente de Paris se réunit chaque année. Lors de ses réunions, il statue sur certaines questions ayant des effets juridiques.

(4) Le règlement intérieur du protocole d'entente de Paris permet difficilement d'arrêter une position à prendre au nom de l'Union conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en temps utile pour chacune des réunions annuelles du PSCC. Une approche efficace à cet égard consiste donc à arrêter cette position sur une base pluriannuelle, en l'articulant autour de principes directeurs et d'orientations, ainsi que d'un cadre pour la fixation annuelle de ses éléments spécifiques. En outre, la majorité des sujets abordés lors des réunions annuelles du PSCC concernent des questions relatives au contrôle par l'État du port et ils sont couverts en règle générale par un acte juridique unique de l'Union, à savoir la directive 2009/16/CE. Dans les circonstances particulières qui s'appliquent au protocole d'entente de Paris, il est donc possible d'arrêter une position générale à adopter au nom de l'Union pour plusieurs des réunions du PSCC.

(5) L'Union n'est pas membre du protocole d'entente de Paris. Par conséquent, il est nécessaire que le Conseil autorise les États membres qui sont membres du protocole d'entente de Paris à agir conformément à la position à adopter au nom de l'Union et à donner leur consentement à être liés par les décisions prises par le PSCC.

(6) Les discussions techniques et la coopération, au sein du PSCC, avec les pays tiers parties au protocole d'entente de Paris revêtent une grande importance pour ce qui est d'assurer l'efficacité et le bon fonctionnement du protocole d'entente de Paris.

(7) Il convient que la présente décision couvre la période 2025-2029.

(8) Il convient que la position de l'Union soit exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du protocole d'entente de Paris, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

[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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors des réunions annuelles du comité pour le contrôle par l'État du port (PSCC) du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après dénommé «protocole d'entente de Paris»), pendant la période 2025-2029, lorsque le PSCC est appelé à prendre des décisions ayant des effets juridiques, figure à l'annexe I de la présente décision.

Article 2

Les éléments spécifiques, fixés chaque année, de la position à prendre au nom de l'Union lors des réunions annuelles du PSCC du protocole d'entente de Paris, pendant la période 2025-2029, figurent à l'annexe II de la présente décision.

Article 3

La position visée à l'article 1er est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du protocole d'entente de Paris, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Elle expire le 31 décembre 2029.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 2025.

Par le Conseil

Le président

A. SZŁAPKA

ANNEXE I

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 protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port

PRINCIPES DIRECTEURS

Dans le cadre du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (ci-après dénommé «protocole d'entente de Paris»), les États membres qui sont liés par le protocole d'entente de Paris, agissant au nom de l'Union:

a) agissent conformément aux objectifs poursuivis par la directive 2009/16/CE, 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) promeuvent la mise en œuvre d'une approche harmonisée par les parties au protocole d'entente de Paris 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) collaborent, dans le cadre du protocole 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 protocole d'entente de Paris;

d) veillent à ce que les mesures adoptées dans le cadre du protocole d'entente de Paris 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;

e) favorisent le développement d'approches communes avec d'autres organismes chargés du contrôle par l'État du port;

f) garantissent la cohérence avec les autres politiques de l'Union, notamment en matière de relations extérieures, 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, les États membres qui sont liés par le protocole d'entente de Paris s'efforcent de soutenir l'adoption des mesures suivantes par le protocole d'entente de Paris:

1. L'adoption des 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 protocole d'entente de Paris et figurant à l'annexe du règlement (UE) nº 801/2010 de la Commission [1]. Conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2024/3099 modifiant la directive 2009/16/CE, la Commission adopte un règlement d'exécution de la Commission pour remplacer le règlement (UE) nº 801/2010 établissant la méthode d'examen des paramètres de risque génériques. Ce texte de remplacement reflètera les décisions déjà prises, en principe, par le protocole d'entente de Paris en 2019, visant à modifier la méthode de calcul de la formule appliquée aux listes blanche, grise et noire d'États du pavillon, et à nommer désormais ces dernières «listes d'États du pavillon dont la performance est élevée, moyenne et faible». La Commission devrait adopter ce règlement d'exécution en 2027;

   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 37e 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) nº 802/2010 de la Commission [2].

2. L'adoption de modifications ou de mises à jour des procédures et des lignes directrices du protocole d'entente de Paris ayant des effets juridiques, qui soient compatibles avec les objectifs poursuivis par la directive 2009/16/CE, en particulier pour améliorer la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord.

---

[1] Règlement (UE) nº 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).

[2] Règlement (UE) nº 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).

ANNEXE II

Fixation annuelle des éléments spécifiques de la position à adopter, au nom de l'Union, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port créé en vertu du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port

Avant chaque réunion annuelle du comité pour le contrôle par l'État du port (PSCC) créé en vertu du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, les dispositions requises sont prises pour que la position à prendre au nom de l'Union tienne compte de toutes les informations transmises à la Commission ainsi que de tout document à examiner lors de la réunion sur des sujets relevant de la compétence de l'Union, conformément aux principes directeurs et aux orientations figurant à l'annexe I.

En conséquence, et sur la base de ces informations et documents, la Commission soumet au Conseil un document préparatoire exposant en détail les éléments spécifiques de la position envisagée à prendre au nom de l'Union, dans un délai suffisant avant la réunion du PSCC, pour examen et approbation.