COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.12.2013
COM(2013) 916 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'application de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

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

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'application de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

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

1. INTRODUCTION

La directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon[1] fait partie d'un ensemble de mesures, dénommé «troisième paquet sur la sécurité maritime», adopté en mars 2009 en vue d'améliorer la compétitivité du secteur, qui avantageait uniquement les exploitants respectueux de la sécurité maritime et exerçait une pression accrue sur les propriétaires de navires ne répondant pas aux normes.

L'objectif de cette directive était double:

(a) faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière effective et cohérente des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, notamment en rendant obligatoire dans le droit de l'UE le système d'audit des États du pavillon établi par l'Organisation maritime internationale (OMI) et en introduisant la certification des systèmes de gestion opérationnelle utilisés par les autorités maritimes nationales; et

(b) renforcer la sécurité et prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre, notamment en veillant à ce qu'aucun d'entre eux ne figure sur la liste noire ou grise du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port.

La section 4 du présent rapport décrit les exigences introduites par la directive et imposées aux États membres en tant qu'États du pavillon, ainsi que les observations de la Commission.

Les États membres ont également établi une déclaration commune dans laquelle ils ont accepté d'être liés par les conventions internationales imposant des obligations aux États du pavillon et d'appliquer le code de l'OMI sur la mise en œuvre de ses instruments obligatoires, visant à assurer que les autorités nationales disposent des ressources et des pouvoirs nécessaires en tant qu'États du pavillon pour assumer leurs obligations internationales.

2. TRANSPOSITION

Dix États membres[2] ont transposé la directive en temps voulu, c'est-à-dire pour le 17 juin 2011 (1er juillet 2013 pour la Croatie), onze l'ont transposée avant fin 2011 et les États membres restants ont dépassé le délai de transposition de plus de six mois. La transposition a donc eu lieu dans les délais ou à une date proche de l'échéance pour la majorité des États membres.

---

1 JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

2 BE, DE, DK, ES, FI, HR, MT, NL, RO, SE

3. INFORMATIONS UTILISEES POUR LE RAPPORT

L'article 9 de la directive prévoit que la Commission doit présenter, au Parlement européen et au Conseil, un rapport sur l'application de la directive contenant une évaluation des performances des États membres en tant qu'États du pavillon.

Le présent rapport intègre les informations reçues de 25 États membres de l'UE[3].

4. ÉTAT DE LA SITUATION ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

4.1. Application des articles 4 et 6 en ce qui concerne la transparence dans le transfert d'un navire battant pavillon d'un État membre

L'article 4 impose aux États membres de s'assurer que les navires battant leur pavillon satisfont aux règles et aux réglementations internationales applicables. Il fixe également les contrôles de sécurité de base à effectuer lorsqu'un navire change de pavillon, et l'ancien État du pavillon est tenu de fournir rapidement au nouvel État du pavillon des renseignements sur les anomalies et des informations liées à la sécurité. Dans les considérants, le considérant 6 renvoie à des dispositions similaires sur le transfert des navires recommandées par l'OMI dans sa circulaire MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 du 20 décembre 2004 sur le transfert de navires entre États. L'objectif est d'améliorer la transparence dans les rapports entre États du pavillon, dans l'intérêt de la sécurité maritime.

En ce qui concerne les navires battant pavillon d'un État membre, l'article 6 précise les informations minimales qui doivent être détenues et demeurer aisément accessibles. Il s'agit notamment des informations suivantes:

- caractéristiques du navire;
- dates des visites effectuées;
- identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;
- identité de l'autorité compétente chargée du contrôle par l'État du port qui a inspecté le navire et dates des inspections;
- résultat de ces inspections;
- informations concernant les accidents maritimes.

De plus, l'article 4, paragraphe 2, dispose que, chaque fois qu'un autre État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment le pavillon d'un État membre, l'État membre concerné fournit rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité. L'article 6, point g), prévoit également que les États membres doivent conserver pendant 12 mois les données relatives aux navires qui ont cessé de battre leur pavillon.

La plupart des États membres ont publié les informations visées à l'article 6. Même la Hongrie, qui n'a plus de navires marchands de mer battant son pavillon, a confirmé que les informations relatives aux navires battant précédemment son pavillon restent accessibles. Dix États membres publient ces informations sur le site web de leur administration. Dans quelques cas (Belgique, Finlande et Pays-Bas) où

[3] BE, BG, CY, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SL, SK, UK

l'administration partage cette responsabilité avec une agence ou un service d'inspection, les informations figurent sur le site web des deux organismes. Les Pays-Bas ont quant à eux prévu que les organismes agréés agissant en leur nom doivent aussi publier ces informations sur leur propre site web.

Certaines administrations (Chypre, Portugal et Suède) s'interrogent toutefois sur la nécessité de communiquer toutes ces informations sur des sites web publics, faisant observer que la directive précise uniquement que les données doivent être aisément accessibles, les États membres étant libres de décider de l'opportunité des demandes d'informations émanant du public.

Évaluation des performances des États membres

En ce qui concerne la disponibilité des données et donc également la transparence des performances des navires battant pavillon d'un État membre, la situation est devenue plus claire depuis que la directive est devenue applicable, puisqu'un grand nombre d'États membres affichent les données sur le ou les sites web de leur administration ou confirment en tout cas que le public peut y avoir facilement accès. Il semble en outre que cet exercice a encouragé à réévaluer la viabilité du maintien d'un registre maritime dans le cas de certains États membres, ce qui est une avancée notable.

4.2. Article 7 - Procédure d'audit de l'État du pavillon

Par la résolution A.946 (23), l'OMI a approuvé en décembre 2004 la création et le développement d'un système d'audit volontaire des États membres de l'OMI (VIMSAS). La résolution A.974(24) adoptée en décembre 2005 fixe le cadre et les procédures de ce système, qui vise à déterminer dans quelle mesure les États membres de l'OMI mettent en œuvre et font respecter les instruments obligatoires en vigueur de l'OMI.

L'audit est effectué par des experts maritimes de haut niveau issus de différentes administrations maritimes des États membres de l'OMI, et réalisé sous la forme d'une évaluation par les pairs comprenant une inspection d'une semaine de l'administration concernée. Le rapport final met en évidence les non-conformités ou les insuffisances constatées. Il identifie également les meilleures pratiques ainsi que les domaines à développer. Il comporte un plan de mesures correctives convenu avec l'administration afin de traiter les insuffisances détectées.

Conformément à la directive 2009/21/CE, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour que leur administration soit soumise à un audit de l'OMI au moins une fois tous les sept ans et publier les conclusions de l'audit conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité.

4.2.1. Demandes d'un audit volontaire de l'OMI

Plusieurs États membres ont été parmi les premiers à demander d'être soumis à un audit de l'OMI en 2006 (Danemark, Chypre, Espagne et Royaume-Uni). Le Royaume-Uni, la France et Chypre ont participé à la mise au point du système VISMAS en faisant l'objet d'un contrôle précoce. Le Danemark a été le premier État membre de l'OMI à passer officiellement un audit, et Chypre a été le second.

À l'exception du Portugal, tous les États du pavillon de l'UE situés sur le littoral de l'UE ont fait l'objet d'un audit. Cela est confirmé par une récente circulaire de l'OMI

sur ce sujet[4]. De plus, sept États membres de l'UE ont demandé ou comptent demander un deuxième audit.

4.2.2. Résultats des audits

L'audit a donné un résultat positif pour la plupart des États membres, avec l'adoption d'un plan de mesures correctives pour l'ensemble des non-conformités, observations et insuffisances recensées. Celles-ci portaient notamment sur les points suivants: nécessité d'une stratégie en vue de s'acquitter des obligations de l'OMI; mise à jour de la législation nationale, des lignes directrices et des listes de contrôle, ainsi que des accords avec les organismes agréés; réaffectation des ressources humaines et fourniture d'éléments prouvant la formation. Ces anomalies ont été résolues, ou sont en passe de l'être, grâce à un plan de mesures correctives. Quelques États membres ont fait observer que les moyens de réaliser les mesures correctives ne sont peut-être pas disponibles immédiatement. Ainsi, la Belgique indique que ces mesures ne sont prises actuellement que si elles relèvent du gouvernement fédéral et, pour l'Irlande, l'avancement de la législation nationale sur les conventions restant à ratifier dépend des priorités législatives et du calendrier.

Les audits ont permis aux États membres concernés de repérer les domaines qui peuvent être améliorés dans leur administration et de définir les manières de remédier aux insuffisances. Ils constituent à ce titre un moyen de relever les normes au sein des administrations des États membres, ce dont on ne peut que se féliciter. Du fait que l'audit est effectué par des pairs, il peut également représenter un apprentissage mutuel pour les personnes qui interviennent dans le cadre de l'audit et qui pourront ensuite répercuter ces enseignements au sein de leur propre administration.

4.2.3. Publication des résultats

Une grande partie des États membres publient le rapport d'audit sur le site web de leur administration, où l'accès au document n'est cependant pas toujours simple. Pour d'autres États membres (Belgique, Espagne, France et Irlande), l'accès au rapport est restreint, conformément à la liberté laissée aux États membres de l'OMI de choisir dans quelle mesure ils rendent le document public et conformément aux limites prévues par la directive en ce qui concerne les règles en matière de confidentialité nationale.

Évaluation des performances des États membres

La Commission considère que la constatation des non-conformités ou la formulation d'observations mènent à des améliorations, en ce sens que les administrations des États membres sont mieux à même d'exercer leurs responsabilités en tant qu'États du pavillon, notamment en ce qui concerne la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Les États membres ont utilisé le plan de mesures correctives découlant de l'audit pour améliorer leur fonctionnement en tant qu'États du pavillon.

Parmi les États membres qui n'ont pas fait l'objet d'un audit de l'OMI, seul le Portugal a un registre actif. La Commission incitera fortement le Portugal à participer au système VIMSAS.

[4] Circulaire 3372 de l'OMI du 3.5.2013.

4.3. Article 8 - Système certifié de gestion de la qualité

L'article 8, paragraphe 1, prévoit que chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon, et que ce système doit être en place au plus tard le 17 juin 2012. Ce système devrait être certifié conformément aux normes internationales.

La plupart des administrations qui ont fourni un retour d'information ont indiqué que c'était chose faite et nombre d'entre elles ont obtenu la certification en 2012. Certaines administrations (Grèce, Espagne, Lituanie, Luxembourg, Lettonie et Royaume-Uni, par exemple) ont souligné qu'elles avaient déjà des systèmes de gestion de la qualité depuis un certain temps, mis en place avant l'obligation de certification introduite par la directive; le système de gestion de la qualité du Royaume-Uni a déjà obtenu la certification ISO 9001:1994 et ISO 9001:2001. D'autres administrations ont indiqué qu'elles avaient obtenu une distinction particulière — la Belgique a fait remarquer qu'elle avait un prix pour sa politique de «*corporate flag state governance*». Pour d'autres, le processus a été bénéfique: la Pologne a souligné que ses bureaux maritimes à Gdynia et à Szczecin avaient obtenu la certification en 2008, qu'un troisième bureau à Słupsk l'avait obtenue en 2009 et que tous les bureaux avaient terminé l'harmonisation et la certification du système de gestion de la qualité en 2011.

Dans certains États membres en revanche, cette exigence n'est pas encore mise en œuvre. Quelques-uns devraient avoir terminé la certification pour la fin 2013 (Malte, Pays-Bas et Slovénie) ou y travaillent (Chypre), tandis que d'autres ne sont pas en mesure de poursuivre les travaux par manque de personnel et de ressources informatiques (Irlande) ou en raison de difficultés administratives internes (Portugal). La Commission suit la situation de près avec les États membres concernés. La certification externe d'un système de gestion de la qualité offre un autre moyen de garantir que les administrations des États membres, en tant qu'États du pavillon, sont en mesure non seulement de fournir des services de qualité à leur flotte mais également d'exiger et de faire respecter les normes les plus élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement au niveau international et au niveau de l'UE. De manière plus concrète, les États membres ont fait observer que le respect de cette exigence peut également permettre de rationaliser les tâches de gestion du pavillon, en utilisant plus efficacement les ressources humaines et en libérant une partie de ces ressources pour d'autres tâches, telles que l'inspection par l'État du port.

Pendant le processus législatif lié à la proposition de directive 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 (CTM) de 2006, la Commission a affirmé que l'article 8 de la directive 2009/21/CE consacré au système certifié de gestion de la qualité devrait être applicable à toutes les activités opérationnelles liées au statut d'État du pavillon, qu'elles soient fondées sur les règles de l'OMI ou sur d'autres conventions. La Commission considère donc que l'exigence prévoyant un système certifié de gestion de la qualité s'applique bel et bien aux activités opérationnelles liées à la mise en œuvre de la CTM 2006. Les activités de mise en œuvre des États membres devraient par conséquent en tenir compte.

Évaluation des performances des États membres

Cette exigence permet d'appliquer un autre contrôle de qualité indépendant pour les systèmes et procédures utilisés par les États membres en tant qu'États du pavillon. Des améliorations concrètes ont été signalées. La certification externe a confirmé le système de gestion de la qualité déjà en place dans six États membres, elle devrait intervenir bientôt pour plusieurs autres États membres et est en suspens pour l'Irlande et le Portugal. La Commission suivra activement les États membres concernés. La certification externe de l'ensemble des administrations maritimes de l'UE pour la totalité des conventions internationales applicables n'est donc pas encore achevée et la Commission prendra des mesures pour assurer son aboutissement.

4.4. Article 8 - Listes noire et grise

Conformément à l'article 8, paragraphe 2, les États membres qui figurent sur la liste noire ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste grise publiée dans le rapport annuel le plus récent du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (ci-après le «mémorandum d'entente de Paris») doivent présenter à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon, dans lequel ils doivent répertorier et analyser les principales causes de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise. L'inscription d'un État membre sur la liste noire ou grise est décidée sur la base des statistiques pour les navires de chaque État du pavillon sur une période mobile de trois ans. Ainsi, le rapport établi en 2013 au titre du mémorandum d'entente de Paris détaille les résultats moyens par État du pavillon pour la période 2010-2012.

Deux États membres sont actuellement inscrits sur la liste grise, la Bulgarie et la Slovaquie. Ils ont tous les deux fourni une analyse des raisons pour lesquelles ils restent exclus de la liste blanche. Le nombre de navires battant pavillon de ces deux États a diminué de façon significative depuis 2007, avec une baisse de plus de 2/3 dans le cas de la Bulgarie. La Slovaquie a décidé de ne pas renouveler les certificats de ses navires de mer immatriculés et ce, à partir du 1er novembre 2012.

Pour la Bulgarie, malgré la réduction de la flotte globale, les navires nouvellement immatriculés sont encore plus vieux que ceux déjà immatriculés, de sorte que l'âge moyen de la flotte augmente. La hausse du nombre d'anomalies dans la flotte reflète ce relèvement de la moyenne d'âge, alors que les inspections par l'État du pavillon sont en hausse proportionnellement au nombre de navires. La Bulgarie a dressé une liste de sept actions en vue de remédier à cette situation.

Les États membres ont indiqué les meilleures pratiques suivantes à mettre en œuvre pour pouvoir figurer sur la liste blanche:

– les inspections par l'État du pavillon tiennent compte des critères établis par le mémorandum d'entente de Paris lors des visites des navires battant leur pavillon;

– les navires ne sont pas immatriculés s'ils ont été immobilisés plus de trois fois au cours des deux années précédentes par des États membres du mémorandum d'entente de Paris ou de Tokyo ou par l'US Coast Guard;

– les navires immobilisés sont tenus de faire rapport au ministère ou à un organisme agréé et font l'objet d'une visite spéciale, d'inspections supplémentaires et d'audits;

– les exploitants de navires présentant des anomalies sont tenus de rendre compte aux autorités compétentes concernant les raisons de leur non-conformité;

– les navires qui entrent dans un port de l'État de leur propre pavillon font l'objet d'inspections ciblées;

– les navires de plus petite taille sont encouragés à se soumettre à des visites à caractère volontaire.

Dans l'ensemble, on constate une amélioration significative des navires battant pavillon des États membres de l'UE au cours de la période précédant et suivant l'introduction de la directive. Le nombre d'États membres et de pays candidats figurant sur la ***liste grise*** des États du pavillon en application du mémorandum d'entente de Paris est passé de six à deux au cours des quatre dernières années, et aucun ne figure sur la ***liste noire***.

L'établissement des listes noire, grise et blanche pose des difficultés dans le cas des États dont la flotte est réduite, car il faut définir une méthode acceptable permettant de comparer les performances des flottes. En effet, il suffit qu'un seul contrôle par l'État du port soit médiocre pour avoir statistiquement un effet négatif disproportionné sur les performances de ces États: du fait qu'ils ont moins de navires à inspecter, le résultat médiocre ne peut pas être dilué dans une masse de bons résultats par ailleurs. Le considérant 15 de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port reconnaît d'ailleurs ces difficultés, mais jusqu'ici aucun État membre n'a défini de moyen d'évaluation des performances acceptable pour tous et comparable entre toutes les instances de contrôle par l'État du port. Le mémorandum d'entente de Paris a mis en place une task-force (TF 31) chargée d'examiner les problèmes de mise en œuvre du nouveau régime d'inspection en vigueur pour le contrôle par l'État du port, tandis qu'un groupe parallèle a été établi au sein de l'UE pour traiter également cette question, parmi d'autres.

Évaluation des performances des États membres

Pour la dernière période écoulée ayant donné lieu à un rapport en 2013, à savoir la période 2010-2012, plus aucun des sept États membres ou pays candidats pointés pour compter un nombre important de navires non conformes sur leur registre (Autriche, Lituanie, Lettonie, Pologne et Slovaquie, plus Bulgarie et Roumanie) ne figure aujourd'hui sur la liste noire et deux seulement sont inscrits sur la liste grise. Cela montre que tous les États membres ont été nettement encouragés à faire le nécessaire pour veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient conformes. En effet, on trouve six États membres de l'UE parmi les dix États du pavillon les mieux classés sur la dernière liste blanche, et quinze États membres de l'UE parmi les trente premiers du classement. La Commission continuera à suivre l'évolution des deux États membres qui figurent encore sur la liste grise.

4.5. Ratification de conventions internationales

Le 9 décembre 2008, tous les États membres ont fait une déclaration dans laquelle ils se sont fermement engagés à exprimer, pour le 1er janvier 2012 au plus tard, leur consentement à être liés par un certain nombre de conventions internationales, comme indiqué à l'annexe du présent rapport. Les États membres ont également pris

le même engagement d'exprimer, pour le 1er janvier 2013 au plus tard, leur consentement à être liés par la convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves ou, dans le cas des pays enclavés, à prendre les mesures nécessaires pour garantir que les navires battant leur pavillon sont titulaires d'un certificat délivré par une partie à la convention.

Par une note datée du 29 novembre 2010 et distribuée au Conseil, la Commission a rappelé aux États membres leur engagement antérieur, en indiquant les États membres qui devaient encore ratifier certaines conventions internationales et en invitant les ministres à respecter les engagements pris par les États membres en temps voulu. Les tableaux 1 et 2 de l'annexe présentent le degré d'avancement, en 2010 et 2013 respectivement, de la ratification des conventions internationales par chaque État membre

Outre les conventions que les États membres s'étaient initialement engagés à ratifier dans leur déclaration, la Commission a cherché à obtenir des renseignements sur la ratification de la convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses[5] (convention SNPD) de 1996 et de son protocole de 2010, ainsi que de la convention du travail maritime (CTM) de l'OIT de 2006, dont certains éléments ont été introduits dans le droit de l'UE au moyen de la directive 2009/13/CE[6]. Ces ratifications sont également détaillées dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

Enfin, différents États membres ont indiqué leur position concernant d'autres conventions, telles que la convention d'Athènes de 2002 sur le transport de passagers et de leurs bagages par voie maritime, la convention de 2001 sur la gestion des eaux de ballast et la convention de Hong Kong de 2009 sur le recyclage des navires.

Observations de la Commission

Dans l'ensemble, les États membres ont été fidèles à leur engagement de consentir à être liés par les conventions figurant dans leur déclaration, et seuls deux États membres enclavés ne semblent pas prendre activement de mesures pour ratifier les protocoles de certaines conventions (convention SOLAS, convention sur les lignes de charge), datant de 1988. Il convient de noter les progrès relatifs à la convention de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves: alors qu'aucun État membre ne l'avait encore ratifiée en 2010, trois États membres l'ont désormais ratifiée et douze autres sont en train de le faire. Il en va de même pour la ratification de la convention SNPD de 1996 et de son protocole de 2010, puisque quatre États membres l'ont déjà fait et douze s'y préparent. L'avancement des ratifications et des préparatifs de ratification est encourageant, même si certains États membres doivent reconnaître que les échéances auxquelles ils se sont engagés en 2009 sont maintenant dépassées et doivent redoubler d'efforts pour honorer leur déclaration. Il pourrait être nécessaire de prévoir une mesure d'incitation, et la Commission rappelle qu'elle avait proposé un mécanisme en ce sens lors de la dernière révision de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, qui avait finalement été rejeté par le législateur.

5 Convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

6 Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

La convention du travail maritime de 2006 a déjà été ratifiée par quatorze États membres et tous les autres États membres devraient leur emboîter le pas rapidement. Les dispositions relatives aux systèmes de gestion de la qualité, qui s'appliquent à toutes les activités opérationnelles liées au statut d'État du pavillon, s'appliqueront également à des conventions n'émanant pas de l'OMI telles que la CTM, de sorte qu'il est d'autant plus fondamental que les États membres ratifient la CTM. En outre, afin d'assurer l'application correcte de la directive 2009/13/CE qui met en œuvre l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime de 2006, une directive relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et le contrôle de l'application de la convention du travail maritime de 2006 sera adoptée prochainement, en vue de garantir que les navires battant pavillon des États membres de l'UE respectent les parties de la CTM qui ont été mises en œuvre par la directive 2009/13/CE.

La Commission a l'intention d'être plus active au niveau international au sein des organisations maritimes dans lesquelles ces conventions sont gérées.

5. ÉVALUATION GLOBALE DES PERFORMANCES DES ÉTATS MEMBRES EN TANT QU'ÉTATS DU PAVILLON

L'exigence de la directive concernant la facilité d'accès aux informations et la transparence des données sur les performances des navires battant pavillon des États membres est en grande partie respectée et peut aider à faciliter le transfert de navires entre les registres. Il est aussi plus facile de repérer les insuffisances potentielles au sein de la flotte et de constater la nécessité de prendre des mesures correctrices.

En ce qui concerne l'audit des États du pavillon par l'OMI, la publication du rapport permet aux États membres de réfléchir à leurs points forts, à leurs insuffisances et aux moyens de pallier ces dernières. Ils sont davantage obligés de rendre des comptes publiquement et disposent d'arguments valables, au niveau interne, afin d'obtenir les ressources nécessaires pour corriger les anomalies et s'acquitter ainsi de leurs responsabilités.

L'obligation de disposer d'un système de gestion de la qualité certifié peut également offrir la possibilité de rationaliser les tâches de gestion du pavillon et d'utiliser plus efficacement les ressources humaines.

Le fait que les États membres de l'UE aient progressivement disparu des listes noire et grise du mémorandum d'entente de Paris depuis 2007 indique que les administrations maritimes prennent leurs responsabilités au sérieux, à tel point que l'un des deux derniers États membres figurant encore sur ces listes n'a plus aucun navire de mer inscrit dans son registre.

Pour ce qui est des conventions maritimes internationales, les États côtiers se sont montrés actifs dans les travaux de ratification, même s'ils n'ont pas toujours respecté les délais annoncés pour leur adhésion à certaines conventions spécifiques. Cet engagement est important pour faciliter l'entrée en vigueur à brève échéance de ces instruments et assurer des règles du jeu équitables en ce qui concerne les questions maritimes au niveau mondial. C'est également un signe d'engagement à l'égard des objectifs des conventions, qui garantit que les États du pavillon de l'UE se

maintiennent à un niveau élevé dans chacun des domaines couverts par les conventions.

6. CONCLUSION

La majorité des États membres se conforment actuellement aux exigences énoncées dans la directive 2009/21/CE et la Commission encourage les États membres à veiller à ce que ce niveau d'engagement soit maintenu et que de nouveaux progrès soient accomplis.

À vrai dire, le maintien d'un niveau élevé de performances est d'autant plus nécessaire avec l'entrée en vigueur, le 20 août 2013, de nouvelles règles importantes en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer introduites par la convention du travail maritime (CTM) de 2006 et par la directive 2009/13/CE, qui reprend de larges éléments de la CTM. L'entrée en vigueur de cette directive élargit sensiblement le rôle et les responsabilités des États du pavillon de l'UE en matière de contrôle du respect des exigences minimales relatives aux conditions de vie et de travail des gens de mer.

De plus, les États du pavillon de l'UE devront évaluer attentivement le rôle des organismes agréés et de tous les autres organismes auxquels les États du pavillon délégueront un rôle dans les domaines relevant de la CTM et de la directive 2009/13/CE. Pour assurer l'application correcte des dispositions, il sera essentiel que ces organismes aient une bonne connaissance de ces questions spécifiques, raison supplémentaire pour que les systèmes de gestion de la qualité applicables couvrent également ces nouvelles responsabilités de l'État du pavillon.

Au moment de l'adoption de la directive 2009/21/CE, la Commission a regretté que sa proposition initiale[7] en matière de respect des obligations des États du pavillon n'ait pas reçu l'aval des États membres. Si les circonstances le justifient dans les années à venir, la Commission pourrait envisager l'opportunité de proposer de nouvelles mesures pour garantir que les États membres continuent à s'acquitter de manière effective et cohérente de leurs obligations en tant qu'États du pavillon. Dans cette optique, la Commission encourage donc les États membres à poursuivre leurs travaux pour se conformer en tous points à la directive actuelle.

[7] COM(2005) 586 final du 23.11.2005.

Annexe

Tableau 1

État de la ratification, par les États membres, des conventions pertinentes de l'OMI au 30 septembre 2010

(Source: document du Conseil réf 15978/1/10 Rev 1 du 29 novembre 2010)

	Convention SOLAS 74	Protocole SOLAS 78	Protocole SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Annexes I/II)	MARPOL 73/78 (Annexe III)	MARPOL 73/78 (Annexe IV)	MARPOL 73/78 (Annexe V)	Protocole MARPOL 97 (Annexe VI)	Convention STCW 78	Convention LOAD LINES 66 (Lignes de charge)	Protocole LOAD LINES 88	Convention TONNAGE 69	Convention COLREG 72	Protocole CLC 92	Protocole FUND 92	Protocole FUND 2003	Convention LLMC 76	Protocole LLMC 96	Convention BUNKERS 01	Convention NAIROBI WRC 2007	Convention HNS 96 (SNPD)	Protocole HNS 2010	Convention travail maritime 2006	
Etats côtiers (23)																								Total (23)
Belgique	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgarie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Croatie *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Chypre	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x					17
Danemark	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estonie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finlande	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
France	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Allemagne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grèce	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irlande	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Itale	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Lettonie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Lituanie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Malte	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x			x	x					15
Pays-Bas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Pologne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Roumanie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x	x					16
Slovénie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x					17
Espagne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suède	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Royaume-Uni	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Sous-total (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Pays enclavés (5)																								
Autriche	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
République tchèque	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hongrie	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luxembourg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovaquie	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Sous-total (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Total (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

* Inclusion de la Croatie (pays candidat) ainsi que de la convention SNPD de1996 et de son protocole de 2010, et de la convention du travail maritime de 2006 pour faciliter la comparaison avec le tableau 2.

Tableau 2

État de la ratification, par les États membres, des conventions pertinentes de l'OMI et de la convention internationale de l'OIT

Sources: OMI, état des conventions au 30/6/2013; et OIT, état de la convention du travail maritime au 30/6/2013

	Convention SOLAS 74	Protocole SOLAS 78	Protocole SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Annexes I/II)	MARPOL 73/78 (Annexe III)	MARPOL 73/78 (Annexe IV)	MARPOL 73/78 (Annexe V)	MARPOL Protocol 97 (Annexe VI)	Convention STCW 78	Convention LOAD LINES 66	Protocole LOAD LINES 88	Convention TONNAGE 69	Convention COLREG 72	Protocole CLC 92	Protocole FUND 92	Protocole FUND 2003	Convention LLMC 76	Protocole LLMC 96	Convention BUNKERS 01	Convention NAIROBI WRC 2007	Convention HNS 96	Protocole HNS 2010	Convention travail maritime (CMT)	Total (23)
Etats côtiers (23)																								
Belgique	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgarie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Croatie *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Chypre	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Danemark	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estonie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finlande	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
France	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Allemagne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grèce	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irlande	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Itale	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Lettonie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Lituanie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			20
Malte	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x				x	18
Pays-Bas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Pologne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Roumanie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovénie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Espagne	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suède	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Royaume-Uni	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Sous-total (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Pays enclavés (5)																								
Autriche	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
République tchèque	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hongrie	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luxembourg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovaquie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Sous-total (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Total (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Note: inclusion de la Croatie en tant qu'État membre à partir du 1er juillet 2013.