

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : procéder à une refonte de la directive 95/21/CE de manière à renforcer et à améliorer l'efficacité du régime du contrôle des navires par l'État du port.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement sur **le troisième paquet concernant la sécurité maritime**, la présente directive consiste en une refonte, dans un texte consolidé, des modifications successives de la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port. Elle simplifie ou modifie certaines dispositions existantes afin d'améliorer l'efficacité et la qualité des inspections de navires par l'État du port en vue de renforcer la lutte contre les navires non conformes aux normes qui naviguent dans les eaux communautaires.

La directive tient compte des conclusions de la Commission temporaire MARE établie par le Parlement européen après l'accident du PRESTIGE. Elle a pour objet de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres:

- en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation communautaire applicable régissant la sécurité maritime, la sûreté maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires de tous pavillons;
- en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation sur la base des compétences spécialisées et de l'expérience disponibles en vertu du mémorandum d'entente de Paris;
- en mettant en œuvre au sein de la Communauté un système de contrôle par l'État du port reposant sur les inspections effectuées dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris afin que tous les navires fassent l'objet d'une inspection selon une fréquence liée à leur profil de risque, les navires présentant un risque plus élevé étant soumis à une inspection plus approfondie à des intervalles plus rapprochés.

Champ d'application : la directive s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un **port ou mouillage** d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port. Tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre se verront attribuer, dans la base de données des inspections, un **profil de risque** qui déterminera leur priorité aux fins de l'inspection, les intervalles entre les inspections et la portée des inspections.

Inspections : le nouveau régime d'inspection prévoit une **répartition équitable des obligations globales** en matière d'inspection entre les États membres, tout en tenant également compte des circonstances spécifiques grâce à des mécanismes de flexibilité applicables aux inspections obligatoires.

Les États membres seront autorisés à s'abstenir d'effectuer l'inspection de **5%** des navires présentant un niveau de risque élevé et **10%** des inspections des autres navires. Ils devront toutefois accorder une attention particulière aux navires qui font rarement escale dans un port des États membres de la Communauté et, aux mouillages, aux navires de priorité I à haut risque y faisant rarement escale. Par ailleurs, les États membres pourront, dans des circonstances bien définies, **reporter une inspection** pour une période de 15 jours.

Refus d'accès aux ports: l'accès aux ports et mouillages d'un État membre sera refusé (sauf situations particulières), à tout navire qui:

- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ;
- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation plus de deux fois au cours des 24 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre.

En dernier ressort, les navires non conformes, dont le respect des normes sera notamment évalué en liaison avec l'action de l'État du pavillon concerné en matière de contrôle, pourront se voir refuser l'accès aux ports des États membres pour une période de 3 mois. Cette période passera à 12 mois dans le cas d'un deuxième refus d'accès. Un troisième refus d'accès ne pourra être levé qu'après 24 mois, mais uniquement sous des conditions spécifiques relatives à l'État du pavillon, l'organisme agréé et la compagnie responsable du navire concerné.

Toute immobilisation ultérieure donnera lieu à un **refus d'accès permanent** à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage au sein de la Communauté.

Évaluation : la Commission procédera à une évaluation de la mise en œuvre de la directive au plus tard le 30 juin 2012. Cette évaluation portera, entre autres, sur le respect des obligations communautaires globales en matière d'inspection, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre, sur le nombre d'inspections effectuées et sur le respect par chaque État membre des obligations annuelles en matière d'inspection. La Commission communiquera les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil et, sur la base de son analyse, déterminera s'il est nécessaire de proposer une directive modificative ou des textes législatifs supplémentaires dans ce domaine.

La présente directive s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également [COD/2005/0236](#), [COD/2005/0237](#), [COD/2005/0239](#), [COD/2005/0240](#), [COD/2005/0241](#) et [COD/2005/0242](#)).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/06/2009.

TRANSPOSITION : 31/12/2010.

APPLICATION : à partir du 01/01/2011.