

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 16/11/2012 - Document de suivi

La Commission présente un rapport d'évaluation concernant la mise en œuvre et l'incidence des mesures prises en vertu de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

Le régime de l'UE en matière de contrôle par l'État du port repose sur la directive 2009/16/CE, qui refond et renforce la législation antérieure dans ce domaine, introduite en 1995. Le régime de l'UE est fondé sur la structure préexistante du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port. Tous les pays côtiers membres de l'UE, ainsi que le Canada, la Russie, la Croatie, l'Islande et la Norvège sont parties au mémorandum.

La directive 2009/16/CE a introduit un **nouveau régime d'inspection** dans le cadre du contrôle par l'État du port depuis le 1er janvier 2011. Elle prévoit plusieurs exigences nouvelles dans le domaine du contrôle par l'État du port, ainsi que des critères communs et des procédures harmonisées pour le contrôle des navires. Elle vise à **l'inspection de tous les navires, en fonction de leur niveau de risque**, les navires présentant un niveau de risque élevé étant inspectés plus souvent.

Outre les actions entreprises par les États membres, la directive a été mise en œuvre à l'échelle de l'Union grâce à l'établissement d'un système de notification des résultats des inspections de contrôle par l'État du port (**base de données THETIS**). Le système THETIS a été mis au point par la Commission en étroite coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), qui exploite le système THETIS au nom de la Commission.

La directive 2009/16/CE, oblige la Commission à présenter un rapport sur la mise en œuvre de la directive et, en particulier, sur le respect de l'obligation globale de la Communauté et des obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Elle exige aussi que la Commission présente un rapport sur le nombre d'inspecteurs du contrôle par l'État du port dans chaque État membre et le nombre de contrôles effectués et prévoit que la Commission, si elle le juge nécessaire, propose une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

1) Résultats des actions de mise en œuvre : la directive 2009/16/CE est entrée en vigueur le 17 juin 2009. Les États membres avaient jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour transposer le texte de la directive en droit national.

Le rapport note que la mise en œuvre de la directive a demandé des efforts, ainsi que des ressources financières substantielles de la part des États membres et au niveau de l'UE. Grâce aux efforts déployés, **la directive a été mise en œuvre en grande partie au début de l'année 2011**. L'impression générale de la Commission est que la directive est mise en œuvre pour l'essentiel.

La Commission étudiera en temps utile toute lacune juridique, technique et opérationnelle recensée. Les services de la Commission analysent actuellement les mesures notifiées pour la mise en conformité avec le droit de l'UE. En outre, l'EMSA a commencé à effectuer d'autres visites dans les États membres pour contrôler la mise en œuvre (environ 5 visites par an).

2) Incidence sur la sécurité maritime, sur l'efficacité du transport maritime et sur la prévention de la pollution : le nouveau régime d'inspection établit une couverture totale en matière d'inspection des navires faisant escale dans les ports et mouillages de l'UE et un système davantage fondé sur les risques

pour le ciblage des navires devant être inspectés, tandis que la communication en temps réel d'informations relatives à l'escale du navire facilite la prise de décision concernant les navires à inspecter.

- D'une manière générale, le rapport indique que **les États membres de l'UE ont respecté leurs obligations en matière d'inspection**. En 2011, en comparaison avec les exercices précédents, le nombre total d'inspections à effectuer a diminué. En conséquence, les inspections se sont concentrées sur les navires ne répondant pas aux normes et leur qualité a augmenté. Cela signifie que **les ressources consacrées au régime de contrôle par l'État du port sont concentrées sur l'inspection des navires de qualité inférieure et que les inspections effectuées sont plus approfondies**.

- La directive 2009/16/CE exige des États membres qu'ils disposent des autorités compétentes appropriées, notamment du **nombre d'inspecteurs qualifiés requis**, en vue de l'inspection des navires. Le rapport donne le nombre d'inspecteurs compétents en matière de contrôle par l'État du port dans chaque État membre. Les chiffres varient entre les États membres, car tous les postes ne sont pas des équivalents temps plein. La Commission observe, d'une manière générale, que les États membres conservent un nombre approprié d'inspecteurs (**832 au total**) pour effectuer les contrôles nécessaires.

3) Problèmes et questions soulevés par les États membres : sur la base d'un questionnaire adressé par la Commission, plusieurs États membres ont indiqué les lacunes de la directive et suggéré des améliorations possibles. Les principaux points soulevés ont été les suivants:

- La directive autorise le **report des inspections de navires de priorité I dans des circonstances exceptionnelles**; cette possibilité n'existe pas pour les inspections des navires de priorité II qui ne sont pas obligatoires. Toutefois si un État membre est «peu chargé» au sens de la directive il doit (de fait) considérer comme obligatoire l'inspection des navires de priorité II. Plusieurs États membres demandent que la possibilité de reporter des inspections soit appliquée également aux inspections «obligatoires» des navires de priorité II.
- La directive permet qu'une **inspection dans un mouillage** ne soit pas effectuée si la visite du navire est «trop courte». Les États membres ont demandé que cette possibilité soit étendue aux ports.
- La directive 2002/59/CE autorise les États membres à exempter les services réguliers effectués entre des ports situés sur leur territoire de l'exigence de notification des **marchandises dangereuses ou polluantes** transportées à bord: les États membres ont proposé que cette exemption soit étendue au contrôle par l'État du port.
- Les États membres ont indiqué que les exigences des directives 2002/59/CE et 2009/20/CE relatives à **l'assurance des propriétaires de navires** pour les créances maritimes ne sont pas prises en compte dans THETIS et que cela devait être pris en considération.
- Dans le cas où le **niveau de priorité d'un navire change** alors qu'il se trouve dans un port, les États membres proposent que THETIS avertissent l'État concerné, qui devrait disposer d'une période de grâce afin que cette inspection non effectuée ne lui soit pas imputée.
- L'annexe III de la directive inclut une **liste des informations à fournir** dans la notification de l'arrivée du navire. Les États membres ont proposé que l'obligation concernant la «date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris» soit biffée étant donné que cette information figure déjà dans THETIS.

4) Évolutions futures : compte tenu des problèmes recensés au cours de la mise en œuvre et communiqués à la Commission par les États membres, **la Commission étudie actuellement la nécessité d'apporter des changements à la directive**.

Dans les prochaines années, il est prévu que le régime de contrôle par l'État du port de l'UE soit adapté aux exigences futures qui pourraient découler de conventions internationales au fur et à mesure qu'elles entrent en vigueur et deviennent des instruments pertinents aux fins de la directive 2009/16/CE.

THETIS devra soutenir l'entrée en vigueur prochaine de la convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006) et l'application de la directive 2009/13/CE correspondante. Une [proposition de la Commission](#) visant à modifier la directive 2009/16/CE à cet égard est en cours d'examen au Parlement européen et au Conseil.

En outre, avec l'entrée en vigueur de la convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast (BWM 2004), il est prévu que la mise en œuvre se fera dans le cadre de la directive 2009/16/CE et de THETIS.