

Contrôle par l'État du port

2023/0165(COD) - 10/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 593 voix pour, 3 contre et 28 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Champ d'application

Le texte amendé stipule que les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non-signataire d'une convention doivent veiller à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention. Ce navire doit être soumis à une inspection détaillée, conformément aux procédures mises en place par le protocole d'entente de Paris.

Toutefois, un navire battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la CLC 92, à la convention «Hydrocarbures de soute» de 2001 et à la convention de Nairobi ne sera pas automatiquement soumis à une inspection détaillée, si le navire dispose du certificat requis d'un État partie à ces conventions et si l'inspecteur effectuant l'inspection estime qu'une inspection détaillée n'est pas nécessaire. Cette décision et ses motifs seront enregistrés dans la base de données des inspections.

Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d'application de la directive. Aux fins de la directive, la longueur d'un navire de pêche est définie conformément à l'accord du Cap.

Modalités de l'équilibre des parts d'inspection au sein de l'Union

Un État membre où le nombre total d'escales de navires de «priorité I» est supérieur à sa part d'inspection sera réputé respecter ses obligations si un nombre d'inspections effectuées par cet État membre correspond au moins à cette part d'inspection et si les inspections non effectuées par cet État membre n'excèdent pas 40% du nombre total de navires de priorité I faisant escale dans ses ports et mouillage.

Report des inspections et circonstances exceptionnelles

Un État membre pourra décider de reporter l'inspection d'un navire de priorité I ou II :

- si l'inspection peut être effectuée lors de toute prochaine escale du navire dans le même État membre, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port situé dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris, à l'exception de tout port de l'État du pavillon du navire, et que le report n'excède pas quinze jours à compter de l'heure réelle de départ;

- si l'inspection d'un navire, y compris des navires rouliers à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier, peut être effectuée dans le même port d'escale dans un délai de quinze jours à compter de l'heure réelle de départ.

Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle ne sera **pas comptabilisée comme une inspection non effectuée**:

- si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union ou dans la région couverte par le protocole d'entente de Paris conformément à l'annexe I dans un délai de quinze jours; ou
- si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections; ou
- si l'autorité compétente estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

Si une inspection n'est pas effectuée, en raison de **circonstances extraordinaires et imprévues** rendant impossible la réalisation de l'inspection, telles que des catastrophes naturelles, des pandémies ou des urgences de santé publique, ou des attentats terroristes, elle ne sera pas comptabilisée comme une inspection non effectuée. Ces circonstances devront être dûment justifiées et communiquées à la Commission.

Inspections renforcées

Les navires des catégories ci-après seront susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée:

- les navires qui présentent un profil de risque élevé;
- les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz, substances nuisibles liquides (NLS) ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans;
- les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz, NLS ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent;
- les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès.

Mesures de refus d'accès concernant certains navires

Tout navire battant le pavillon d'un État figurant sur la liste des pays dont la performance est élevée et qui est immobilisé dans un port ou mouillage de l'Union au moment de sa première inspection dans l'Union après le troisième refus d'accès ou tout autre refus d'accès ultérieur:

- se verra refuser l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union pendant une période de **24 mois** si les certificats réglementaires et de classification du navire sont délivrés par un ou plusieurs organismes agréés;
- se verra refuser **à titre permanent** l'accès à tous les ports ou mouillages de l'Union si les certificats réglementaires ou de classification du navire ne sont pas délivrés par un ou plusieurs organismes agréés.

Les périodes de refus d'accès pour immobilisation multiple pourront être prolongées de douze mois dans certains cas.

Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre disposera d'un **droit de recours** contre toute immobilisation ou un refus d'accès par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.

La Commission devra évaluer la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE au plus tard cinq ans après la date de transposition de la directive modificative et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. L'évaluation suivante devrait avoir lieu cinq ans après la première.