

Contrôle par l'État du port

2023/0165(COD) - 16/12/2024 - Acte final

OBJECTIF : réviser la directive relative au contrôle par l'État du port en vue d'adapter la législation de l'Union à la réglementation internationale telle que révisée.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2024/3099 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

CONTENU : la présente directive fait partie d'un paquet de quatre nouveaux actes législatifs sur la sécurité maritime qui visent à soutenir un transport maritime propre, plus sûr et moderne dans l'UE. Ces actes modifient les directives pertinentes concernant:

- les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ([2023/0164\(COD\)](#)),
- la pollution causée par les navires ([2023/0171\(COD\)](#)),
- le respect des obligations des États du pavillon ([2023/0172\(COD\)](#)), et
- **le contrôle par l'État du port.**

Le «paquet» révisé permettra de parvenir à un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de garantir un niveau élevé de qualité des transports maritimes et, d'autre part, la nécessité de préserver la compétitivité du secteur européen des transports maritimes, tout en maintenant des coûts raisonnables pour les opérateurs et les administrations des États membres.

Le **contrôle par l'État du port** est important pour garantir la sécurité maritime et protéger le milieu marin. Il s'agit d'un système en vertu duquel des inspections de navires étrangers sont réalisées, dans les ports d'États autres que l'État du pavillon, par des agents chargés du contrôle par l'État du port afin de vérifier que les compétences du capitaine, des officiers et de l'équipage à bord, ainsi que l'état du navire et son équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales, ainsi qu'au droit de l'Union applicable, lorsque le contrôle a lieu au sein de l'UE.

La directive révisée met à jour la législation de l'Union et **l'aligne sur les règles et procédures internationales** établies par le protocole d'entente de Paris et les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ses principaux éléments sont les suivants :

Inspections sur les grands navires de pêche

La directive révisée protège les navires de pêche, leur équipage et l'environnement, notamment en instaurant un **régime volontaire de contrôle** pour les grands navires de pêche (longueur supérieure à 24 mètres).

Les bateaux 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 présente directive.

Respect des obligations en matière d'inspection

La directive instaure une **méthode efficace et harmonisée** pour la réalisation des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port.

Un État membre qui n'effectue pas les inspections requises sera néanmoins considéré comme respectant cette exigence si les inspections non effectuées n'excèdent pas **10%** du nombre total de navires de «priorité I» faisant escale dans ses ports et mouillages, indépendamment de leur profil de risque.

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 pourrait être effectuée lors de toute escale ultérieure du navire dans le même État membre **dans un délai de 15 jours** à compter de l'heure réelle de départ, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port situé au sein de l'Union ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, à l'exception de tout port de l'État du pavillon du navire.

Si pour des raisons d'ordre opérationnel, une inspection n'est pas réalisée sur un navire de «priorité I» ou de «priorité II», elle ne sera pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et que:

- l'autorité compétente estime que l'inspection présenterait un risque pour la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, pour le port ou pour le milieu marin;
- l'escale du navire dans le port a lieu uniquement pendant la période nocturne; ou
- la durée de l'escale du navire est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante.

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 qui présentent un **profil de risque élevé**, ainsi que les navires à passagers, les vraquiers, les pétroliers et les navires-citernes pour gaz, substances nuisibles liquides (NLS) ou produits chimiques, de plus de douze ans, seront susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée.

Un État membre devra **refuser l'accès** à ses ports et mouillages à tout navire qui bat le pavillon d'un État qui figure sur la liste des pays dont la performance est faible et qui a été **immobilisé plus de deux fois au cours des 36 derniers mois** dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Encouragement à la numérisation

La numérisation constitue un aspect essentiel du progrès technologique dans le domaine de la collecte et de la communication des données en vue de contribuer à la réduction des coûts. Le nombre de navires

actuellement munis de certificats électroniques est en augmentation et devrait continuer d'augmenter. Dès lors, la directive entend améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port **en recourant davantage aux certificats électroniques**, afin de faire en sorte que les inspections soient plus axées sur les navires et mieux préparées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.1.2025.

TRANSPOSITION : au plus tard le 6.7.2027.