



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 22 novembre 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	20 novembre 2012
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2012) 660 final
Objet:	RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL 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

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission COM(2012) 660 final.

p.j.: COM(2012) 660 final



Bruxelles, le 16.11.2012
COM(2012) 660 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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

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

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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

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

1. INTRODUCTION

L'un des éléments les plus importants de la sécurité maritime est le contrôle par l'État du port, qui pourrait être défini comme l'inspection des navires étrangers dans d'autres ports nationaux, dans le but de vérifier que les compétences du capitaine et des officiers à bord, ainsi que l'état d'un navire et de ses équipements, sont conformes aux exigences des conventions internationales et que l'équipage et l'exploitation du navire satisfont au droit international applicable.

Le régime de l'UE en matière de contrôle par l'État du port repose sur la directive 2009/16/CE¹, 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 (ci-après le mémorandum). 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 Commission et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) travaillent en collaboration étroite avec les 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 1^{er} janvier 2011. 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'EMSA, qui exploite le système THETIS au nom de la Commission.

La directive 2009/16/CE 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 et 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.

L'article 35 dispose que la Commission présente, le 30 juin 2012 au plus tard, un rapport au Parlement européen et au Conseil 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 (articles 5, 6, 7 et 8). L'article 35 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

¹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (Refonte) (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

nécessaire, propose une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.

2. METHODE D'EVALUATION

La mise en œuvre de la directive par les États membres se compose d'éléments juridiques, opérationnels et techniques:

- la mise en œuvre juridique est réalisée par la transposition formelle de la directive et l'application des dispositions législatives nationales qui en découlent;
- la mise en œuvre opérationnelle est assurée en faisant en sorte que tous les navires faisant escale dans des ports et mouillages au sein de l'UE soient régulièrement inspectés, dans le respect des procédures et exigences de la directive;
- la mise en œuvre technique comprend la création et la gestion de la base de données THETIS et de l'infrastructure informatique nécessaire à l'enregistrement des informations relatives aux escales des navires² requises par l'article 24 de la directive.

Pour rédiger le présent rapport, la Commission a demandé aux États membres de lui fournir des informations sur la transposition et la mise en œuvre de la directive. En outre, la Commission a chargé l'EMSA de réaliser une série d'inspections dans les États membres afin d'assister la Commission dans l'évaluation de la mise en œuvre de la directive.

3. MODIFICATIONS INTRODUITES PAR LA DIRECTIVE 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE a introduit les modifications fondamentales suivantes dans le régime de contrôle par l'État du port de l'UE.

3.1. Couverture totale en matière d'inspection

La directive 2009/16/CE prévoit que tous les navires relevant de ce régime et faisant escale dans les ports communautaires sont inspectés: cela diffère de la précédente exigence (directive 95/21/CE modifiée), qui impose que les autorités nationales compétentes en matière de contrôle par l'État du port inspectent 25 % des navires faisant escale dans leurs ports. Dans le cadre du nouveau régime d'inspection, les navires à inspecter sont ciblés au moyen d'un système élaboré de profil de risque des navires (SRP: Ship Risk Profiles). Chaque navire présente un profil de «risque élevé», de «faible risque» ou de «risque normal».

La fréquence des inspections dépend du SRP:

- les navires à «risque élevé» doivent désormais subir une inspection périodique tous les 5 à 6 mois,

² L'article 24, paragraphe 2, de la directive 2009/16/CE dispose que les États membres veillent à ce que les informations relatives aux escales soient transférées dans un délai raisonnable à la base de données THETIS au moyen du système communautaire d'échange d'informations maritimes «SafeSeaNet» visé à l'article 3, point s), de la directive 2002/59/CE, afin de permettre à l'autorité de contrôle par l'État du port de sélectionner les navires à inspecter.

- les navires à «risque normal» tous les 10 à 12 mois, et
- les navires à «faible risque» tous les 24 à 36 mois.

Lorsqu'un navire particulier devient admissible à une inspection (par exemple, dans le cas d'un navire à risque normal, 10 mois après la dernière inspection), conformément aux fréquences mentionnées ci-dessus, un statut de priorité II est assigné au navire, qui peut alors être inspecté. Lorsque la période de temps calculée sur la base du SRP est écoulée (dans le cas d'un navire à risque normal, 12 mois à compter de la dernière inspection), le statut du navire est requalifié en «priorité I» et le navire doit être inspecté.

Le SRP est établi en tenant compte de 7 critères, qui sont i) le type de navire, ii) l'âge du navire, iii) son pavillon (liste noire, grise ou blanche selon la définition du mémorandum), iv) l'organisme agréé, v) les résultats de la compagnie, vi) le nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection du navire effectuée au cours des 36 derniers mois et vii) le nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois.

Il existe trois types d'inspection: «initiale», «détaillée» ou «renforcée». En règle générale, les navires à haut risque subissent une inspection renforcée tandis que les navires à risque normal et ceux à faible risque sont soumis à une inspection initiale ou détaillée.

3.2. Action de l'État du pavillon en matière de contrôle

L'action de l'État du pavillon est un des critères permettant de déterminer le profil de risque d'un navire. Le règlement (UE) n° 801/2010 de la Commission³ du 13 septembre 2010 met en application l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2009/16/CE en ce qui concerne les critères relatifs à l'État du pavillon. Dans le cadre de ce système, les États du pavillon sont classés en listes noire, grise ou blanche, en fonction du nombre total d'inspections et d'immobilisations de navires battant leur pavillon et opérant dans la région couverte par le mémorandum sur une période de trois ans. Le classement est mis à jour chaque année.

3.3. Respect des normes par les compagnies

Le paramètre de performance des compagnies, qui n'a pas été pris en compte dans le cadre du précédent régime d'inspection, est fondé sur le nombre d'inspections, d'immobilisations et d'anomalies enregistrées concernant des navires appartenant à une même société (responsable du respect du code international de gestion de la sécurité - code ISM - du navire). Les niveaux de performance des compagnies peuvent être les suivants: «élevé», «moyen», «faible» et «très faible». Le règlement (UE) de la Commission n° 802/2010⁴ du 13 septembre 2010 a été adopté afin de définir les critères sur la base desquels est déterminée la performance de la compagnie. L'efficacité opérationnelle de ce règlement est actuellement en cours d'évaluation.

3.4. Informations sur les heures réelles d'arrivée et de départ des navires faisant escale dans leurs ports et mouillages

La directive prévoit que les informations relatives aux escales des navires sont envoyées du système SafeSeaNet à la base de données THETIS en vue de la planification et de la programmation des inspections de contrôle par l'État du port. Cette fonction n'était pas

³ JO L 241 du 14.9.2010, p. 1.

⁴ JO L 241 du 14.9.2010, p. 4.

fournie par la base de données des inspections précédente (SIRENAC). SafeSeaNet a été créée⁵ sous la forme d'une plateforme européenne centralisée d'échange d'informations maritimes permettant aux États membres de l'UE, ainsi qu'à la Norvège et à l'Islande, de fournir et de recevoir des informations sur les navires, les mouvements de navires et les cargaisons dangereuses.

Cet aspect du nouveau régime de contrôle par l'État du port est essentiel, étant donné que la planification des inspections par les États membres et le respect de leurs obligations en la matière reposent sur la connaissance immédiate et complète des informations concernant le niveau de risque des navires faisant escale dans leurs ports.

3.5. Inspections dans des mouillages

Selon une autre possibilité nouvellement introduite par la directive 2009/16/CE, les navires peuvent être inspectés dans un mouillage où s'effectue une activité «d'interface navire/port». Cela exige des mesures de contrôle et des ressources supplémentaires.

3.6. Refus de l'accès

En vertu de la directive 2009/16/CE, la règle du refus d'accès (interdiction) en raison d'immobilisations multiples a été étendue pour inclure les États du pavillon de la liste grise et tous les types de navires. Le nouveau régime d'inspection prévoit que si un navire battant pavillon d'un État figurant sur la «liste noire» a été immobilisé plus de deux fois au cours des derniers trente-six mois, il sera interdit d'accès. Dans le cas d'un navire battant pavillon d'un État figurant sur la «liste grise», plus de deux immobilisations au cours des 24 mois précédents entraîneront également une interdiction d'accès. Dans le cadre du nouveau régime de contrôle par l'État du port, des durées minimales d'interdiction sont prévues: 3 mois pour la première interdiction, 12 mois pour une deuxième interdiction et 24 mois pour une troisième interdiction. La troisième interdiction peut être levée uniquement si certaines conditions sont satisfaites et si une nouvelle inspection est effectuée durant la période d'interdiction de 24 mois. Toute immobilisation après la troisième interdiction entraîne une interdiction permanente d'accès dans tout port de l'UE.

4. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE

4.1. Mise en œuvre juridique - transposition dans la législation nationale

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.

Les États membres non côtiers n'étaient pas tenus de transposer la directive. Seule la Slovaquie a mis en œuvre la directive⁶; quatre États membres (l'Autriche, la Hongrie, le Luxembourg et la République tchèque) ont formellement déclaré qu'ils ne la transposeraient pas.

⁵ Par la directive 2002/59/CE du 27.6.2002, telle que modifiée.

⁶ La Slovaquie, bien qu'elle ait transposé la directive, n'a pas de ports maritimes, il n'y a donc pas d'informations sur la mise en œuvre. Le présent rapport se réfère donc à la mise en œuvre par les 22 États membres côtiers de l'UE et/ou (le cas échéant) par les 27 États du mémorandum.

Parmi les 23 États membres, près de la moitié seulement a notifié toutes les mesures de transposition plus ou moins dans les délais, c'est-à-dire dans les 3 mois à compter de la date limite de transposition. Par conséquent, le nouveau régime d'inspection n'a pas pu produire pleinement ses effets à partir du 1^{er} janvier 2011. La Commission a engagé des procédures d'infraction contre tous les États membres qui n'ont pas respecté le délai de transposition et la transposition intégrale de la directive est désormais presque achevée.

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).

4.2. Mesures de transposition, législation de l'UE

Outre les règlements de la Commission⁷ relatifs aux performances de l'État du pavillon et aux critères de performance des compagnies concernant les profils de risque des navires, a également été adopté le règlement (UE) n° 428/2010⁸ de la Commission du 20 mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE concernant les points à vérifier au cours d'une inspection renforcée.

4.3. Mise en œuvre opérationnelle

Le nouveau régime d'inspection vise à éliminer les navires ne répondant pas aux normes en augmentant la fréquence des inspections portant sur lesdits navires, tout en réduisant la fréquence des inspections portant sur les navires de qualité. Cela suppose un système d'information et d'assistance (THETIS) qui, non seulement collecte et diffuse les données relatives aux contrôles par l'État du port, mais est également capable d'utiliser ces données pour calculer les critères nécessaires pour guider le ciblage des navires à inspecter dans les États membres. Le système SafeSeaNet fournit à la base THETIS toutes les informations relatives au départ et à l'arrivée des navires dans tous les ports et mouillages de l'UE.

4.4. Mise en œuvre technique

Avant le 1^{er} janvier 2011, l'EMSA a organisé une campagne d'information portant sur les nouvelles obligations déclaratives imposées aux États membres et aux entreprises.

L'interface technique entre les deux systèmes (THETIS et SafeSeaNet), qui permet l'enregistrement dans THETIS des informations relatives aux escales des navires, était en place en novembre 2010. THETIS est devenue pleinement opérationnelle le 15 décembre 2010. Avant cette date, l'EMSA a donné une formation aux utilisateurs de la base.

Après que THETIS a commencé à fonctionner (1^{er} janvier 2011), un service de help-desk a été mis en place pour offrir une assistance technique aux utilisateurs THETIS. En 2011, 2331 demandes au total ont été reçues avec un temps moyen de résolution de 1,3 heure.

Au cours du premier trimestre de 2011, la plupart des États membres ont achevé la mise en place de leur système national relatif aux escales portuaires. Afin de déterminer si les informations concernant les escales des navires enregistrées dans THETIS en 2011 sont complètes, l'EMSA a effectué un exercice de comparaison entre le nombre d'escales

⁷ Règlements (UE) n° 801/2010 et 802/2010

⁸ JO L 125 du 21.5.2010, p. 2.

enregistrées dans THETIS, dans le système SafeSeaNet et dans la «List Intelligence» du Lloyd (un prestataire de services commerciaux). Les constatations suivantes ont été faites:

- la plupart des États membres ont achevé la mise en œuvre au niveau national de l'interface THETIS – SafeSeaNet au cours du premier trimestre de 2011. Par conséquent, à partir d'avril 2011, une exécution plus cohérente du transfert d'informations à THETIS depuis SafeSeaNet a été constatée dans la plupart des États membres;
- la Finlande a achevé la mise en œuvre de l'interface THETIS-SafeSeaNet à la mi-juin 2011;
- à la fin de 2011, le Royaume-Uni n'avait pas encore achevé de mettre en place l'interface THETIS – SafeSeaNet au niveau national. Par conséquent, pour l'année 2011, les informations relatives aux escales des navires britanniques enregistrées dans THETIS se limitent à des encodages manuels et ne correspondent pas à la situation réelle.

5. PRINCIPAUX PROBLÈMES LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE

Le présent rapport examine et évalue plus en détail les questions suivantes.

5.1. Obligation globale de l'UE en matière d'inspection

Conformément à l'article 5 de la directive 2009/16/CE, chaque État membre doit se conformer à ses obligations annuelles en matière d'inspection en:

- (a) inspectant tous les navires de priorité I faisant escale dans ses ports et mouillages; et
- (b) en effectuant un certain nombre d'inspections (priorité I et II) chaque année, correspondant au moins à sa part du nombre total d'inspections à effectuer chaque année dans l'UE et dans la région du mémorandum.

Le nombre des inspections à effectuer par les autorités nationales (la part équitable) est obtenu selon un mécanisme intermédiaire établi par le mémorandum. À partir du 1^{er} janvier 2014 au plus tard, cette information sera entièrement fondée sur les informations de la base de données THETIS. Le tableau 1 en annexe indique la part d'inspections de chaque État du mémorandum pour 2011.

Sur la base des informations contenues dans la base de données THETIS, la Commission peut conclure que, d'une manière générale, l'obligation d'inspection a été respectée.

5.2. Respect, par les États membres, des obligations annuelles en matière d'inspection et analyse de l'application des articles 6, 7 et 8, de la directive 2009/16/CE

Tandis que l'article 5 de la directive 2009/16/CE définit les obligations en matière d'inspection, les articles 6, 7 et 8 établissent les modalités du respect de ces obligations pour les États membres.

5.2.1 *Obligations en matière d'inspection et inspections de priorité I non effectuées (article 6)*

L'article 6 de la directive contient des dispositions applicables aux États membres qui n'effectuent pas les inspections requises à l'article 5, paragraphe 2, point a) (l'inspection de tous les navires de priorité I faisant escale dans ses ports et mouillages). Un État membre dans cette situation sera réputé respecter ses obligations tant que les inspections non effectuées n'excèdent pas:

- (a) 5% du nombre total d'inspections de navires de «priorité I» présentant un profil de risque élevé et
- (b) 10% pour les autres les navires de priorité I faisant escale dans des ports et mouillages.

En 2011, douze⁹ États membres de l'UE (sur un total de 22)¹⁰ étaient dans cette situation. Le tableau 2 présente les obligations et le nombre d'inspections réalisées par les États membres auxquels l'article 6 s'applique.

À titre d'observation liminaire, la Commission constate que, bien que l'obligation générale d'inspection ait été respectée, il semble que dans certains États membres plusieurs problèmes de mise en œuvre persistent, auxquels il convient de remédier. Le nombre d'inspections de «priorité I» non effectuées dans certains États membres est une source de préoccupation particulière.

5.2.2 *Le nombre total d'escales de navires de priorité I dépasse la part d'inspection de l'État membre (article 7, paragraphe 1)*

L'article 7, paragraphe 1, de la directive se rapporte à ce que l'on appelle les États membres «surchargés», où le nombre d'escales de navires de «priorité I» dépasse la part d'inspection. En 2011, 5 États membres¹¹ de l'UE étaient dans cette situation. Dans ce cas, l'article prévoit qu'un État membre est considéré comme respectant ses obligations dans les cas suivants:

- (a) le nombre d'inspections de priorité I effectuées par cet État membre correspond au moins à la part d'inspection, et
- (b) le nombre total de navires de priorité I faisant escale dans ses ports et mouillages non inspectés par l'État membre ne dépasse pas 30%.

Le tableau 3 présente les obligations et le nombre d'inspections réalisées par les États membres «surchargés». À cet égard, la Commission prend note, une fois de plus, du nombre d'inspections de «priorité I» non effectuées.

⁹ Allemagne, Belgique, Bulgarie, Chypre, Finlande, Malte, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie et Suède.

¹⁰ Ceci s'applique également à la Croatie, à l'Islande, à la Norvège et à la Fédération de Russie.

¹¹ Espagne, France, Grèce, Irlande et Italie.

5.2.3 *Le nombre total d'escales de navires de priorité I et II est inférieur à la part d'inspection de l'État membre (article 7, paragraphe 2)*

L'article 7, paragraphe 2, se rapporte à ce que l'on appelle les États membres «peu chargés», c'est-à-dire ceux dans lesquels le nombre total d'escales de navires de priorité I et II est inférieur à la part d'inspection. En 2011, 5 États membres¹² de l'UE étaient dans cette situation. Dans ce cas, l'État membre est réputé respecter ses obligations lorsque:

- (a) il inspecte tous les navires de «priorité I», et
- (b) il inspecte au moins 85% des navires de «priorité II».

Le tableau 4 présente les obligations et le nombre d'inspections réalisées par les États membres «peu chargés». À cet égard, la Commission note que ces États membres ont respecté leurs obligations en matière d'inspection de navires de priorité I et que la quasi-totalité d'entre eux a effectué le nombre requis d'inspections de navires de priorité II.

En ce qui concerne les inspections de navires de priorité I non effectuées indiquées ci-dessus, la Commission/l'EMSA collaboreront avec les États membres concernés pour analyser les causes de ces problèmes en prenant en considération l'adaptation au nouveau régime d'inspection. Chaque État membre doit effectuer le nombre d'inspections qui lui est assigné, sous peine de compromettre le respect du principe de la part équitable.

5.2.4 *Report des inspections et circonstances exceptionnelles (article 8)*

L'article 8, paragraphe 1, prévoit que les États membres sont autorisés à reporter l'exécution d'une inspection de navire de priorité I soit à la prochaine arrivée du navire dans le même État membre (pour autant que l'escale soit programmée dans un délai de quinze jours et que le navire ne fasse pas escale dans un autre port de l'UE), soit dans un autre port de l'UE (pour autant que l'escale soit programmée dans les 15 jours et que l'État dans lequel est situé le prochain port ait accepté d'effectuer l'inspection).

En 2011, 190 demandes de ce type ont été enregistrées dans THETIS par 18 États membres. 153 (80,5 %) d'entre elles ont été acceptées par l'État membre destinataire et l'inspection a été menée à bien.

En outre, l'article 8, paragraphe 2, prévoit des circonstances exceptionnelles pouvant justifier la non-exécution d'une inspection de navire de priorité I. Il s'agit des cas où, de l'avis de l'autorité compétente, la conduite de l'inspection présenterait un risque pour la sécurité des inspecteurs, du navire ou de l'équipage, du port et de l'environnement marin, et où l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne.

En 2011, les États membres du mémorandum ont déclaré dans THETIS, justification à l'appui, n'avoir pas exécuté 1614 inspections de navires de priorité I; sur ce total, 121 (7,5 %) de ces cas ont été imputés à l'existence d'un risque, 582 (36 %) au fait

¹² Danemark, Estonie, Lettonie, Lituanie et Pologne.

que l'escale a eu lieu pendant la période nocturne, 799 (49,5 %) à la courte durée de l'escale dans un mouillage et 112 (7 %) à une «erreur technique». L'«erreur technique» a été introduite au cours de la phase initiale de fonctionnement de THETIS pour les problèmes liés à la mise en œuvre progressive du système et/ou pour d'autres raisons non établies. Cette option n'existe plus.

5.3. Nombre et nature des inspections effectuées

Le tableau 5 fournit une représentation graphique de l'évolution de la situation en ce qui concerne les types d'inspections (initiale – détaillée – renforcée) dans la région au cours de la période 2009-2011. Le nombre plus élevé d'inspections renforcées montre que des inspections plus approfondies sont effectuées dans le cadre du nouveau régime d'inspection.

5.4. Nombre d'inspecteurs compétents en matière de contrôle par l'État du port dans chaque État membre

L'article 4 de la directive 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 tableau 6 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 pour effectuer les contrôles nécessaires.

5.5. Refus d'accès

Au cours de l'année 2011, 18 ordres de refus d'accès ont été donnés par des États membres de l'UE. Seize d'entre eux ont été donnés en raison d'immobilisations multiples, 1 pour défaut d'escale dans le chantier naval de réparation indiqué, et 1 en raison d'un refus de se conformer à l'ordre d'immobilisation¹³.

5.6. Inspections dans des mouillages

La directive 2009/16/CE prévoit qu'un navire peut être inspecté dans un mouillage relevant de la juridiction du port. Le tableau 7 en annexe fournit des informations sur la mise en œuvre de cette exigence en 2011. Le niveau élevé de défaut d'inspections de navires de priorité I dans les mouillages de certains États est particulièrement préoccupant. Cette question devra être clarifiée avec les États membres.

5.7. Problèmes et questions soulevés par les États membres

Dans le cadre de son évaluation, la Commission a envoyé un questionnaire aux États membres dans lesquels elle invite les autorités nationales à indiquer les lacunes de la directive ou les améliorations possibles. Plusieurs États membres ont mis à profit cette possibilité.

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

¹³ Article 21, paragraphe 4, de la directive.

navires de priorité II qui ne sont pas obligatoires. Toutefois si un État membre est «peu chargé» au sens de l'article 7, paragraphe 2, 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.

- L'article 8, paragraphe 3, point b), 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.
- L'article 15 de 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 énoncée au point f) («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.

La Commission est actuellement en train d'examiner les problèmes recensés au cours de la mise en œuvre, ainsi que les questions soulevées par les États membres afin de déterminer s'il convient d'apporter ou non des modifications à la directive 2009/16/CE. La Commission (en collaboration avec l'EMSA) cherchera notamment à déterminer si ces erreurs statistiques sont relatives à la première année de mise en œuvre ou si elles sont inhérentes au système et si elles produiront des effets pour les mêmes États membres chaque année.

6. CONCLUSIONS

6.1. Les résultats des actions de mise en œuvre

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.

6.2. 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, 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.

6.3. Évolutions futures

Comme indiqué plus haut, 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/CE¹⁴ 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 Conseil¹⁵.

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.

¹⁴ JO L 124 du 20.5.2009, p. 30.

¹⁵ COM(2012) 129 du 23.3.2012.

Annexe

Tableaux mentionnés dans le rapport*

Étant donné que la directive renvoie à la région du mémorandum, les informations relatives aux pays tiers sont incluses dans ces tableaux lorsque cela est utile.

Tableau 1 – Obligations d'inspection des États membres du mémorandum

	Total d'escales de navires	Navires inscrits dans THETIS en	Ratio en 2011	Obligations conformément art5.2 b en 2011
Belgique	23233	5255	6,30 %	1168
Bulgarie	2909	1277	1,69 %	313
Canada	913	872	3,48 %	645
Croatie	1927	624	1,10 %	203
Chypre	2410	800	1,20 %	223
Danemark	8387	2053	3,18 %	588
Estonie	5096	1507	1,77 %	328
Finlande	12727	1170	1,75 %	324
France	27654	5447	7,04 %	1305
Allemagne	27503	4941	6,35 %	1177
Grèce	20314	3295	3,18 %	590
Islande	1935	322	0,31 %	58
Irlande	9528	1139	1,45 %	268
Italie	31810	5049	6,49 %	1203
Lettonie	7149	1965	2,32 %	430
Lituanie	4080	1605	1,87 %	347
Malte	2607	819	1,80 %	333
Pays-Bas	42686	7235	8,24 %	1527
Norvège	14391	1514	3,08 %	570
Pologne	11034	2380	2,86 %	531
Portugal	3683	1536	3,10 %	574
Roumanie	4087	1703	2,32 %	430
Fédération de Russie	16728	3403	3,34 %	618
Slovénie	1417	612	0,88 %	163
Espagne	31865	6234	10,58 %	1960
Suède	24680	2567	3,28 %	608
Royaume-Uni	4266	2231	11,04 %	2046
Total	345019	67555	100 %	18530

* (Source pour tous les tableaux: EMSA)

Tableau 2 - Obligations et inspections conformément à l'article 6 de la directive 2009/16/CE

	Obligations en 2011	Navires de priorité I	Navires de priorité I inspectés	Navires de priorité II	Navires de priorité II inspectés	Navires de priorité I et II inspectés
Belgique	1168	521	475	1082	496	971
Bulgarie	313	290	273	310	255	528
Chypre	223	207	52	232	73	125
Finlande	324	94	78	527	238	316
Allemagne	1177	559	517	964	887	1404
Islande	58	22	19	55	43	62
Malte	333	194	185	303	45	230
Pays-Bas	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norvège	570	374	234	811	360	594
Portugal	574	263	239	397	206	445
Roumanie	430	374	339	467	437	776
Slovénie	163	98	97	149	143	240
Suède	608	166	130	650	226	356
Royaume-Uni	2046	1634	765	1773	776	1541
Total	9514	6252	4429	9684	4742	9171

Tableau 3 - Obligations et inspections conformément à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2009/16/CE

	Obligations en 2011	Navires de priorité I	Navires de priorité I inspectés	Navires de priorité II	Navires de priorité II inspectés	Navires de priorité I et II inspectés
France	1305	1314	492	2300	733	1225
Grèce	590	1469	656	2836	334	990
Irlande	268	562	81	475	153	234
Italie	1203	1464	1084	3440	622	1706
Espagne	1960	2513	1216	3537	511	1727
Total	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tableau 4 - Obligations et inspections conformément à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2009/16/CE

	Obligations en 2011	Navires de priorité I	Navires de priorité I inspectés	Navires de priorité II	Navires de priorité II inspectés	Navires de priorité I et II inspectés
Danemark	588	196	173	320	209	382
Estonie	328	68	65	134	120	185
Lettonie	430	71	66	187	180	246
Lituanie	347	66	62	125	120	182
Pologne	531	156	139	324	293	432
Total	2224	557	505	1090	713	1427

Tableau 5 - Tendances globales en matière d'inspection et changements dans les types d'inspections dans la région du mémorandum

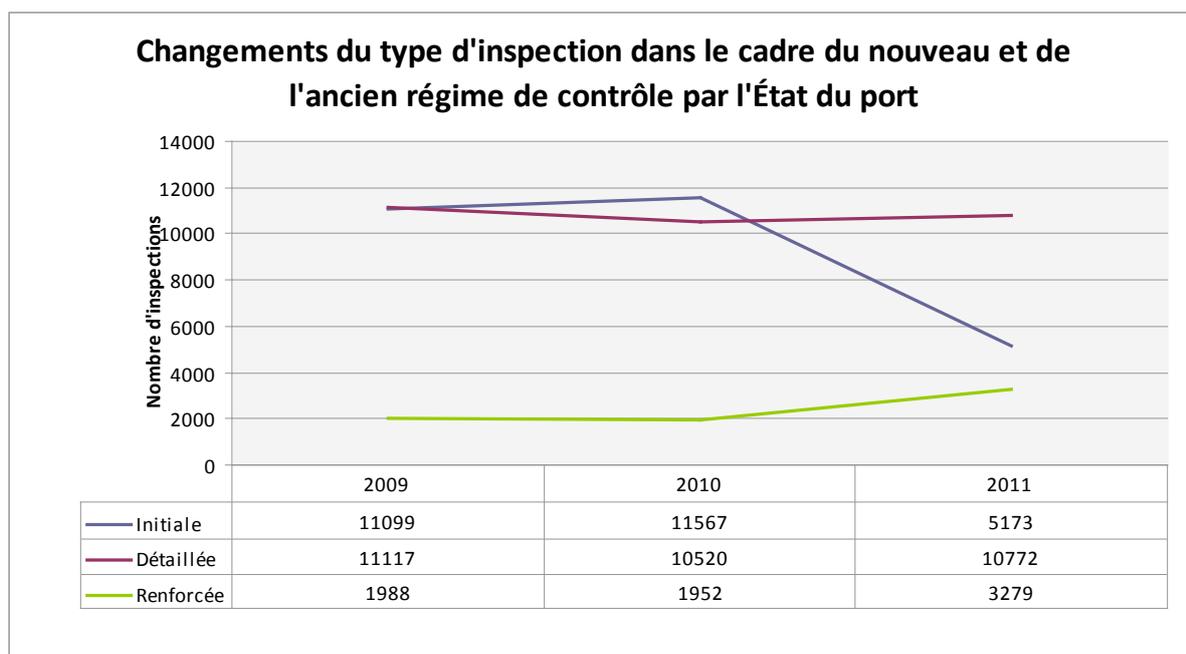


Tableau 6 – Nombre d'inspecteurs compétents en matière de contrôle par l'État du port dans chaque État membre

	Nombre d'inspecteurs du contrôle par l'État du port
Belgique	9
Bulgarie	14
Chypre	11
Danemark	27
Estonie	9
Finlande	23
France	84
Allemagne	40
Grèce	51
Islande	2
Irlande	22
Italie	111
Lettonie	9
Lituanie	12
Malte	3
Pays-Bas	29
Norvège	79
Pologne	16
Portugal	11
Roumanie	13
Slovénie	4
Espagne	96
Suède	44
Royaume-Uni	113
Total	832

Tableau 7 - Escales et inspections aux mouillages

	Nombre total d'escales	Escales dans des mouillages	Inspections dans des mouillages	Escales de navires de priorité I au mouillage	Inspections de navires de priorité I au mouillage	Immobilisations de navires de priorité I au mouillage
Belgique	18649	-		-	-	-
Bulgarie	2633	283	62	18	13	-
Chypre	2304	147	3	25	-	
Danemark	8920	1	1	1	1	-
Estonie	3754	-		-	-	-
Finlande	18229	17	1	1	-	-
France	29204	148	10	14	-	-
Allemagne	23330	-		-	-	-
Grèce	18080	2446	210	294	47	-
Islande	1567	3		-	-	-
Irlande	7450	5		-	-	-
Italie	73290	15541	421	5682	53	-
Lettonie	5318	-		-	-	-
Lituanie	3439	22		-	-	-
Malte	2942	-		-	-	-
Pays-Bas	47686	382	17	26	2	-
Norvège	14201	130	82	12	11	-
Pologne	8570	294	23	3	1	-
Portugal	3189	7	4	3	1	-
Roumanie	3886	829	113	15	4	-
Slovénie	1248	22	11	-	-	-
Espagne	38490	1916	113	363	29	1
Suède	30168	2		-	-	-
Royaume-Uni	3851	245	36	182	13	-