

Le contrôle des navires par l'Etat du port

Le contrôle des navires par l'Etat du port permet de vérifier que les navires battant pavillon étranger escalant dans les ports d'un autre Etat sont bien conformes aux normes émanant des différentes conventions internationales en vigueur (MARPOL, SOLAS, MLC...). En cas de manquement ou de défaut, l'Etat du port peut immobiliser le navire étranger jusqu'à rectification de la déficience constatée.

Le principe du contrôle de l'Etat du port est apparu au niveau international avec la signature de la convention SOLAS de 1914. A la suite des différentes catastrophes maritimes, le système s'est développé et amélioré jusqu'à prendre la forme qu'on lui connaît aujourd'hui, principalement avec comme bases les memoranda d'entente dont le droit communautaire s'est largement inspiré.

MEMORANDUM D'ENTENTE DE PARIS SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT (PARIS MOU)

Il s'agit d'une convention multilatérale, à l'initiative de la France, signée en 1982 entre 14 Etats dont le but est d'harmoniser les procédures de contrôle des navires faisant escale dans les ports européens. Aujourd'hui, il y a 27 Etats contractants¹ dont les administrations sont en coopération permanente.

Le centre opérationnel de cette organisation régionale se situe en France et gère un système d'information unique permettant, entre autre, l'archivage des données sur les navires inspectés. Le système permet également d'établir une « liste noire » des Etats en fonction du risque que représentent les navires qui battent leur pavillon.

Annuellement, les représentants des autorités maritimes des Etats parties et un représentant de la Commission européenne, ainsi que l'OMI et l'OIT à titre d'observateurs, se réunissent afin d'harmoniser les inspections des navires étrangers.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, 100% des navires escalant dans les ports du *Paris MoU* sont contrôlés avec une périodicité dépendant du facteur de risque du navire. Les navires représentant un risque plus élevé peuvent être contrôlés de façon prioritaire, il en va de même pour ceux qui n'ont pas subi d'inspection au cours des 6 derniers mois. Ce système d'inspection, basé sur des critères communs, permet une répartition de l'effort d'inspection entre tous les Etats participant au *MoU*.

En outre, des campagnes d'inspections renforcées sur un thème particulier peuvent avoir lieu durant un trimestre afin d'améliorer le dispositif ou de l'adapter aux nouvelles réglementations

¹ Allemagne, Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède.

internationales. Les inspections sont réalisées exclusivement par des experts formés et qualifiés qui sont rattachés à un centre de sécurité des navires

En 2016, les États membres du *Paris MoU* ont réalisé un total de 17 840 inspections qui ont permis de relever 41 857 défauts. La gravité de certaines d'entre elles a entraîné une immobilisation du navire dans 683 cas. Les statistiques annuelles sont publiées, tout comme les listes (blanche, grise et noire), ce qui permet de mesurer la qualité des pavillons et des sociétés de classification.

A l'instar du *Paris MoU*, d'autres États, dans d'autres régions ont instauré des organisations similaires :

- **Mémorandum d'entente de la Méditerranée** : Algérie, Chypre, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Tunisie et Turquie
- **Mémorandum d'entente de Tokyo** : Australie, Canada, Chili, Chine, Corée du Sud, Îles Fiji, Hong-Kong, Îles Marshall, Indonésie, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Papouasie Nouvelle Guinée, Pérou, Philippines, Russie, Singapour, Thaïlande, Vietnam
- **Mémorandum d'entente de l'océan indien** : Afrique du Sud, Australie, Bangladesh, Comores, Érythrée, France, Inde, Iran, Kenya, Maldives, Maurice, Mozambique, Oman, Sri Lanka, Soudan, Tanzanie, Yémen
- **Mémorandum d'entente de Viña del mar** (Amérique latine) : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Cuba, Équateur, Honduras, Mexique, Panama, Pérou, Uruguay, Venezuela
- **Mémorandum d'entente des Caraïbes** : Antigua-et-Barbade, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Cuba, Curaçao, France, Grenade, Guyane, Jamaïque, Pays-Bas, Saint-Christophe-et-Névis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suriname, Trinité-et-Tobago
- **Mémorandum d'entente d'Abuja** : Afrique du Sud, Angola, Bénin, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée Conakry, Nigéria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Togo
- **Mémorandum d'entente de la mer noire** : Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Russie, Turquie, Ukraine
- **Mémorandum d'entente de Riyad** : Arabie Saoudite, Bahreïn, Émirats Arabes Unis, Koweït, Oman, Qatar

Il faut noter que l'ensemble des résultats de toutes les inspections de navires au titre du contrôle par l'État du port effectuées dans les différents mémoranda sont regroupés dans la base de données EQUASIS

DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE

La sécurité maritime est une compétence de l'Union Européenne, ainsi, au milieu des années 90, la Communauté européenne a repris intégralement les dispositions du mémorandum de Paris avec la directive 95/21/CE du 19 juin 1995. Cette directive rend obligatoire pour les États membres de l'Union les dispositions du mémorandum et bannit l'accès aux ports communautaires aux navires qui auraient voulu se soustraire aux contrôles.

À la suite du naufrage de l'*Erika* en 1999, la Commission européenne a adopté les paquets *Erika I* et *Erika II*. Le premier, renforce le régime d'inspection prévu par la directive 95/21/CE avec la mise en place d'inspections renforcées pour les navires pouvant présenter des risques

particuliers (pétrolier et navires à passager de plus de 15 ans, chimiques et gaziers de plus de 10 ans, vraciers de plus de 12 ans).

En outre, cette directive renforce et harmonise le cadre établi par la directive 94/57/CE du 22 novembre 1994 relative aux règles et normes communes pour les sociétés de classification.

Le second paquet *Erika* crée l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) qui a, entre autres, pour mission le contrôle et le renforcement du régime d'inspection par l'Etat du port ainsi que le contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen.

En 2009, L'Union renforce une nouvelle fois la législation relative aux navires à risques avec le paquet *Erika III* et l'adoption de la directive 2009/16/CE, refonte des textes relatifs au contrôle par l'Etat du port. Ainsi le nouveau texte reprend les procédures éprouvées du Paris *MoU* et assure ainsi un renforcement du contrôle des navires dans les ports européens pour les navires à risque, le bannissement de certaines catégories de navires ainsi que le renforcement du contrôle des États sur les sociétés de classification.

LE CONTROLE PAR L'ETAT FRANÇAIS

Il faut noter que la France a transposé ces directives précitées, qu'en outre elle est partie à trois memoranda (Paris, Caraïbe, Océan Indien) et que le pavillon français est classé dans le top 3 de la liste blanche du **Paris MoU**.

En France, le contrôle des navires étrangers relève de la compétence de la Direction des Affaires Maritimes qui dispose d'une équipe d'inspecteurs qualifiés pour effectuer ces inspections via des centres de sécurité des navires en métropole et en outre-mer. Il faut relever que les contrôles effectués en outre-mer ne sont pas réalisés dans le cadre du **Paris MoU** mais dans le cadre du **MoU** correspondant à leur zone géographique.