



Le contrôle des navires, action clef de la sécurité maritime

Les règles en vigueur en matière de sécurité des navires et de leurs équipages sont principalement définies par des instances internationales via l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du travail (OIT) et, pour ce qui concerne les pays membres de l'Union européenne, par la Commission européenne et l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA). Le contrôle de leur mise en œuvre relève de la compétence des États. Il incombe à l'État du pavillon la responsabilité de s'assurer qu'un navire battant son pavillon soit apte à naviguer et qu'il détient les certificats nécessaires. Il peut au besoin être délégué à des organismes agréés. Le principe de base est que la responsabilité première du respect des exigences définies dans les conventions maritimes internationales incombe à la compagnie du navire. La responsabilité de vérifier leur conformité avec les règles internationales en matière de sécurité, de prévention de la pollution et de conditions de vie et de travail des marins incombe à l'État du pavillon (pays d'immatriculation des navires). Faute d'une application parfois efficace de la réglementation internationale par l'État du pavillon et afin de lutter contre les navires sous-normes, les États côtiers ont réagi en mettant en œuvre un contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans leurs ports, le contrôle par l'État du port.

Les Memorandum of Understanding (MoU)

Le principe du contrôle de l'État du port est apparu au niveau international avec la signature de la convention SOLAS de 1974. À la suite des différentes catastrophes maritimes, le système s'est développé et amélioré jusqu'à prendre la forme qu'on lui connaît aujourd'hui, avec principalement comme bases les mémoranda d'entente ou *Memorandum of Understanding (MoU)* dont le droit communautaire s'est largement inspiré.

Les sinistres du *Torrey Canyon* et de l'*Amoco Cadiz* ont révélé la nécessité de procéder à un contrôle des navires étrangers. Tout navire battant pavillon d'un État étranger faisant escale dans un port ou étant au mouillage dans la limite des eaux territoriales est susceptible d'être soumis à des inspections. Premier accord inter-administratif régional, le "mémorandum d'entente de Paris" (MoU), signé en 1982, son rôle est d'harmoniser les procédures d'inspections via des directives (Paris MoU *Guidelines*) qui sont précieuses pour les inspecteurs et de décider aussi de "*Concentrated Inspection Campaigns*", notamment lorsqu'une nouvelle convention entre en vigueur ou suite à des problèmes récurrents constatés lors des inspections de l'année

précédente. À la suite des naufrages de l'*Erika* en 1999 et du *Prestige* en 2002, le contrôle des navires à risques a été renforcé par la systématisation des inspections et l'élargissement du champ d'application du bannissement. Le MoU de Paris comptabilise 28 administrations maritimes et couvre l'ensemble des eaux des États côtiers européens (UE, GB, Norvège, Monténégro, Canada, la Russie est suspendue). Les États parties au MoU de Paris doivent contrôler 25% des navires étrangers venant escale dans leurs ports. Dorénavant, le nouvel objectif est commun : 100% des navires touchant les ports de la région du MoU de Paris doivent être inspectés.

Depuis son application le nombre de navires détenus à régulièrement diminué. Passant de 10% des navires inspectés annuellement faisant l'objet d'une immobilisation, lors de la première décennie de son application, à seulement 3% des navires en escale dans les eaux européennes aujourd'hui. Chaque année, plus de 17 000 inspections ont lieu à bord de navires étrangers dans les ports du MoU de Paris, ce qui garantit que ces navires répondent aux normes internationales en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement et que les membres d'équipage disposent de conditions de vie et de travail adéquates. En 1994, fort de l'expérience du MoU de Paris, les États d'Asie-Pacifique décident de créer le MoU de Tokyo. De nombreux accords régionaux suivirent : Abuja MoU, Riyadh MoU, Mediterranean MoU, Black Sea MoU, Indian Ocean MoU, US Coast Guard, Vina del Mar Agreement, Caribbean MoU.

L'ensemble des résultats de toutes les inspections de navires effectuées au titre du contrôle par l'État du port dans les différents mémorandums est regroupé dans la base de données EQUASIS. 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. La liste blanche comprend les registres des États maritimes historiques (dont la France au 11^e rang en 2024) mais aussi la plupart des registres de libre immatriculation gérés par des sociétés privées (Bahamas, Cayman, Liberia) sauf le Panama. La liste noire regroupe les pavillons moins disant dans l'application des conventions, connus pour être employés par les amateurs qui cherchent des registres dénués de véritables contrôles. Ces listes sont un gage de fiabilité pour les banques, les assureurs, les chargeurs et les affrêteurs.

Top 10 liste blanche et liste Noire 2024 (source Equasis)

1	Danemark	1	Cameroun
2	Pays- Bas	2	Tanzanie
3	Norvège	3	Moldavie
4	Singapour	4	Vietnam
5	Italie	5	Comores
6	Finlande	6	Vanuatu
7	Japon	7	Azerbaïdjan
8	Royaume Uni	8	Togo
9	Irlande	9	Algérie
10	Bahamas	10	Ukraine
11	France	11	Palau
12	Chypre	12	Belize

Le droit de l'UE

La sécurité maritime est une compétence de l'Union , ainsi, au milieu des années 90, la Communauté européenne a repris intégralement les dispositions du MoU 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 des ports communautaires aux navires qui auraient voulu se soustraire aux contrôles. A la suite du naufrage de l'*Erika* en 1999, la Commission européenne a adopté plusieurs dispositifs réglementaires.

Le paquet ERIKA I

Ce premier paquet 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 (pétroliers et navires à passagers de plus de 15 ans, chimiquiers et gaziers de plus de 10 ans, vraquiers de plus de 12 ans). Il vise à garantir également une application uniforme des règles, des exigences de qualité plus élevées aux sociétés de classification et une transparence accrue des résultats de contrôle. Il prévoit un contrôle des sociétés de classification, à réaliser par les autorités compétentes des États membres. En cas de manquement professionnel avéré, une société de classification peut se voir retirer temporairement ou définitivement l'agrément. La responsabilité de la société de classification peut être engagée dans certaines circonstances à la suite d'un accident, en cas de faute avérée.

Le paquet ERIKA II

La directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 prévoit la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (*SafeSeaNet*). Il incombe à l'exploitant d'un navire, préalablement à son entrée dans un port de l'Union, de communiquer des informations aux autorités portuaires compétentes, en particulier lorsqu'il transporte des matières dangereuses ou polluantes. Les navires sont équipés d'un système afin qu'ils soient identifiés automatiquement (systèmes d'identification automatique, AIS) et d'un système d'enregistrement des données du voyage (VDR ou "boîtes noires").

Par ailleurs, la directive impose aux États membres d'établir des plans pour l'accueil des navires en détresse dans des ports de refuge.

Le second paquet Erika crée l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) qui a, entre autres pour mission, le contrôle du régime d'inspection par l'État du port ainsi que le contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen. Dans ce contexte, le contrôle des navires au titre de l'État du port par un État partie au Mémorandum de Paris est passé sous la supervision de l'EMSA via le système *SafeSeaNet* (SSN). L'EMSA participe aux réunions du Paris MoU et audite les Etats membres en vertu de leurs obligations. L'EMSA rend compte à la commission des manquements des Etats membres comme des inspections obligatoires non effectuées ou un quota d'inspections non atteint. La Commission peut décider d'une procédure via la Cour de Justice de l'UE dans le cadre d'un recours en manquement avec sanctions pécuniaires à la clef en cas de non-conformité suite à la décision de la Cour. Les États de l'UE ont une obligation de résultat et non de moyen concernant les inspections à réaliser.

Le paquet ERIKA III

En 2009, L'Union renforce une nouvelle fois la législation relative aux navires à risque avec le paquet Erika III et l'adoption de la directive 2009/16/CE, refonte des textes relatifs au contrôle par l'État 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.

La mise en œuvre et le suivi du nouveau régime de l'État du port s'effectuent depuis le 1er janvier 2011 à partir du système d'information Thetis ("*The Hybrid European Targeting and Inspection System*"), géré par l'EMSA.

Ce système indique les navires qui doivent être contrôlés prioritairement selon la typologie du navire, son âge, son pavillon et sa compagnie, la présence de déficiences ou d'immobilisation sur les trois dernières années et permet d'enregistrer les résultats des inspections. Les rapports d'inspection sont disponibles pour toutes les autorités intervenant dans le cadre du contrôle au titre de l'État du port de l'Union européenne et du MoU de Paris.

Il est aussi interfacé avec d'autres bases de données concernant la sécurité des navires : celles des sociétés de classification reconnues par l'Union européenne, des bases nationales et communautaires ou d'autres provenant des organisations régionales menant des contrôles au titre de l'État du port.

Les inspecteurs saisissent le compte-rendu des visites dans le système et y portent notamment les déficiences relevées. Ils signalent aussi si les précédentes déficiences relevées ont bien été corrigées.

Afin de planifier aisément les inspections, Thetis est lié au système *SafeSeaNet* qui fournit les informations relatives aux navires présents ou attendus dans tous les ports de l'UE. Des inspections annuelles sont obligatoires pour les navires présentant un profil de risque élevé et sont optionnelles pour les autres. Une priorité est accordée à l'inspection des navires qui font rarement escale dans des ports de l'UE.

Concrètement, l'inspection du navire, dont une partie des frais est à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire recouvre plusieurs réalités :

- Vérifier que le navire soit muni des certificats et des documents de sécurité, de sûreté, de prévention de la pollution et du certificat de travail maritime en cours de validité requis par les textes internationaux, communautaires et nationaux.
- Constaté l'absence de défaut apparent de conformité aux textes applicables visant à garantir la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées ainsi que la protection de l'environnement et les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord.
- Vérifier le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors d'une inspection précédente réalisée au titre du contrôle par l'État du port.

Les compétences des sociétés de classification

Les pouvoirs publics peuvent, par voie de délégation, donner compétence aux sociétés de classification dites habilitées (SCH) pour agir à la place de l'État, pour les navires battant pavillon national. Elles vont contrôler la conformité des navires aux exigences nationales et internationales sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement (délivrance, au visa ou au renouvellement de titres de sécurité ou de prévention de la pollution des navires).

Parallèlement à cette mission de droit public, elles disposent également de missions de droit privé. Elles ont en charge la classification des navires. Cette opération consiste à noter la qualité technique du navire, par l'attribution d'une cote, afin de déterminer le degré de confiance que l'on peut lui accorder notamment pour un affréteur, un assureur ou un potentiel acquéreur. Les certificats de classification ne constituent pas une preuve irréfragable de bon état et de bon entretien du navire. Ils constituent une présomption.

Le contrôle par l'État du port relève du pouvoir régalién d'un État et n'est pas transmissible au secteur privé. Les sociétés de classification vivent sur leur réputation. Un navire détenu au titre du *port state control* (PSC) entache fortement la renommée d'une société de classification.

Typologies et conséquences des inspections

L'inspection initiale comprend au moins une visite en passerelle, sur le pont, dans les locaux de la machine, les

locaux dédiés à l'exploitation commerciale du navire et les emménagements. Le capitaine du navire doit fournir à l'inspecteur les moyens permettant d'accéder au navire en toute sécurité. A défaut, le départ du navire peut être ajourné jusqu'à ce que l'inspection puisse être réalisée.

L'inspection détaillée comprend un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire, lorsque l'inspection initiale révèle un défaut apparent. L'inspection détaillée peut également concerner un navire en fonction des signalements, des critères historiques tels que les anomalies passées ainsi que les caractéristiques du navire, des performances de la compagnie de l'État du pavillon, de la société de classification ou de l'organisme agréé. Durant cette inspection détaillée, l'inspecteur fixe les prescriptions nécessaires à la correction des anomalies, le délai et, éventuellement l'endroit dans lequel celle-ci doit être effectuée. Il mentionne dans son rapport les corrections qui ont été apportées.

L'inspection renforcée vise les navires répondant à des critères fixés par l'administration : type de navire, ancienneté, leurs antécédents ainsi que celui de leur compagnie, les résultats des précédentes inspections réalisées par l'État français ou un autre État au titre du PSC. Des tests d'équipements, d'installations et des mises en situation (situations critiques) des équipages sont obligatoirement réalisés. Ces tests ont pour but de démontrer le bon fonctionnement du navire et la maîtrise de l'équipage.

Le régime des mesures que peuvent prendre les inspecteurs dans le cadre des dispositions du Mémorandum de Paris sont au nombre de trois :

- La constatation d'absence d'anomalies ou de déficiences mineures n'appelant pas de prescription.
- Les prescriptions sous forme de demandes de suppression d'anomalies assorties de délais de rectification avant départ ou même immédiatement en cas de danger imminent, l'exploitation commerciale du navire est alors stoppée. Il est de la responsabilité de l'armateur de se mettre en conformité avant le départ ou au plus tard lors de l'escale suivante. En tout état de cause, l'observation est signalée dans le logiciel Thetis et vérifiable lors de la prochaine inspection.
- L'immobilisation est l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer en toute sécurité. Elle est prononcée par l'inspecteur compétent, sur la base des critères définis dans les lignes directrices du Mémorandum de Paris et repris dans la division 150 de l'arrêté de 1987, ainsi que de son expérience professionnelle.

Le propriétaire conserve ses droits sur son navire. L'immobilisation ne peut être levée que lorsque l'inspecteur a constaté que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il estime devoir être remplies, quitter le port sans risque pour la sécurité, la sûreté, l'équipage, les personnes embarquées ou sans risque manifeste pour les autres navires, le port et l'environnement.

L'exploitant peut demander qu'une visite destinée à lever l'immobilisation soit effectuée dans un délai raisonnable. Le propriétaire ou l'exploitant peut également former un recours contre la décision de l'inspecteur devant le chef de centre de sécurité des navires ; et un recours contre une décision prise par le chef de sécurité des navires. Si un navire a été indument immobilisé ou retardé, le propriétaire ou l'exploitant peut engager la responsabilité de l'État, afin d'obtenir une indemnisation pour le préjudice subi.

L'autorité administrative est en droit de refuser l'accès aux ports à tout navire présentant un risque élevé pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou pour l'environnement en cas de manquement grave aux conditions de vie et de travail de l'équipage et des personnes embarquées, ou lorsqu'il n'a pas respecté une décision d'immobilisation prononcée à son encontre. Les autorités nationales peuvent refuser l'accès à leurs ports aux navires ayant été immobilisés plus de 2 fois au cours des 2 à 3 dernières années. Cette directive a été modifiée par la directive (UE) 2017/2110 qui élargit le champ d'application de la directive 2009/16/CE pour inclure les inspections des navires rouliers à passagers et des navires à grande vitesse en service régulier. Avant que ces navires ne commencent à assurer un service régulier, les autorités compétentes doivent les inspecter afin de s'assurer qu'ils répondent aux exigences d'exploitation en toute sécurité d'un service régulier. Dans le cas où un navire a été inspecté par un autre pays de l'UE dans les 8 derniers mois et a été jugé à même d'exploiter en toute sécurité un service régulier, il n'est pas nécessaire qu'il se soumette à une nouvelle inspection.

Le contrôle par l'État français

La France a depuis longtemps joué un rôle moteur dans l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution des mers. La Manche est l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde (300 000 navires/an), et la France, en tant qu'État côtier, a subi plusieurs accidents graves et des pollutions. Elle est partie à trois mémorandums (Paris, Caraïbe, Océan Indien).

En France, le contrôle des navires étrangers relève de la compétence de la DGAMPA qui dispose d'une équipe d'une centaine d'inspecteurs qualifiés pour effectuer ces inspections via des centres de sécurité des navires (CSN) en métropole et en outre-mer.

L'article L 5241-4-3 du Code des transports dispose que "Les navires battant pavillon d'un État étranger qui font escale dans un port ou un mouillage français sont susceptibles de faire l'objet d'inspection dans les conditions précisées par décret en Conseil d'État".

Les sinistres des pétroliers des années 70 ont révélé la nécessité de procéder à un contrôle des navires étrangers. Ainsi, tout navire battant pavillon d'un État étranger faisant escale dans un port français est susceptible d'être soumis à des inspections, effectuées par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes exerçant au sein d'un CSN.

Les CSN sont des services spécialisés des Directions interrégionales de la Mer en métropole et des Directions de la Mer en Outre-Mer. Chaque centre de sécurité est un service régional de la prévention des risques professionnels maritimes. En France métropolitaine, il existe 14 CSN (6 en Manche, 6 en Atlantique et 2 en Méditerranée). Dans les Outre-mer, il y a un CSN à Fort-de-France et l'autre à Saint Denis. En Nouvelle Calédonie, à Tahiti et à Saint-Pierre-et-Miquelon il existe un service des affaires maritimes. Ils ont pour tâche principale la visite de navires professionnels français qui doivent être titulaires d'un permis de navigation (titre de sécurité). Ils veillent au respect des conventions internationales dans le cadre des PSC ou des règlements nationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et, le cas échéant de sûreté et de certification sociale. Les inspecteurs peuvent effectuer des visites sur signalement (soit par les pilotes, les CROSS) lorsque le navire a rencontré un problème en mer et fait une escale contrainte au mouillage, ou lors d'une plainte de l'équipage.

Pour conclure, les différents MoU qui sont des organisations intergouvernementales avec le statut d'observateur auprès de l'OMI, contribuent aux travaux réglementaires via le sous-comité III (*Implementation of IMO instrument*). L'OMI est lente à réagir, les MoU sont quant à eux plus réactifs et agiles. De plus la directive européenne va bien au-delà des règles de l'OMI relative à sa résolution A.682(17) (maintes fois amendées). Le PSC européen harmonise la bonne application du droit européen en s'adressant à l'ensemble des navires étrangers et qu'importe que l'Etat de leur pavillon soit parti aux diverses conventions internationales. Ils sont la dernière ligne de rempart face aux navires sous-normes et instaurent une juste compétition entre armateurs face aux enjeux de sécurité, de sûreté, de protection de l'environnement et de protection des gens de mer.

Camille Valero