

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 23/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : procéder à une refonte de la directive 95/21/CE de manière à renforcer et à améliorer l'efficacité du régime du contrôle des navires par l'État du port.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

En matière de contrôle par l'État du port, la directive proposée prévoit de durcir le régime actuel à l'encontre des navires sous-normes. Elle vise notamment à :

1) Assurer une meilleure application du régime des contrôles dans les ports et mouillages de l'Union européenne : le contrôle par l'État du port doit s'effectuer de manière uniforme dans les ports de tous les États de l'Union européenne. Ainsi le régime du bannissement sera basé sur les immobilisations intervenues dans tous les États membres, et pas seulement dans les ports du mémorandum de Paris, comme c'est le cas dans la directive actuelle. La proposition précise également les modalités d'inspection applicable dans les mouillages.

2) Renforcer les obligations de notification des pilotes : les dispositions existantes sont modifiées afin d'étendre l'obligation de signalement des anomalies aux pilotes de haute mer, y compris sur des navires en transit. En outre, il est proposé de modifier la directive actuelle pour permettre un meilleur suivi par les États membres des signalements effectués par les pilotes et les autorités portuaires.

3) Etendre et simplifier le régime du refus d'accès : les règles actuelles seront élargies à tous les navires, simplifiées grâce au recours à deux critères simples (d'une part la mauvaise gestion du navire par son exploitant, et d'autre part un suivi défaillant par l'État du pavillon) et renforcées (instauration d'une durée minimale de bannissement et récidives plus sévèrement sanctionnées, allant jusqu'au bannissement définitif des ports de l'Union européenne).

4) Renforcer les exigences concernant les administrations en charge des contrôles et la compétence des inspecteurs : la proposition rappelle l'exigence minimale selon laquelle le contrôle par l'État du port ne peut être exercé par un État que si ce dernier est pleinement en conformité avec les règles dont il impose le respect aux navires étrangers dans ses ports. En outre, les autorités compétentes doivent être en mesure d'effectuer les inspections obligatoires lorsque les navires concernés sont au port, y compris si nécessaire les week-ends et jours fériés, afin d'éviter que les navires concernés échappent à toute inspection. Enfin, il est prévu de renforcer les exigences concernant le profil professionnel des inspecteurs, en exigeant des États membres qu'ils vérifient régulièrement leur compétence. La Commission mettra sur pied, avec l'assistance de l'EMSA, un schéma harmonisé de qualification et de formation des inspecteurs, en vue d'atteindre un niveau élevé de compétence des inspecteurs dans l'Union européenne élargie.

5) Améliorer la planification, la préparation et la conduite des inspections : les pré-notifications reçues par les ports et autres organismes devront être immédiatement transmises aux inspecteurs. De plus, il est prévu que, lors de la conduite des inspections, l'inspecteur vérifie si les anomalies détectées mais non corrigées dans un port précédent ont bien été rectifiées dans l'intervalle.

6) Améliorer le régime des inspections renforcées : les navires éligibles pour une inspection renforcée seront informés à l'avance par l'inspecteur qu'ils seront soumis à inspection renforcée à leur arrivée au port et, en contrepartie, devront prendre les mesures adéquates pour être disponibles pour une telle inspection. Le régime des inspections renforcées est appliqué aux catégories de navires concernés à partir d'un âge minimal unique (12 ans).

7) Renforcer les dispositions concernant l'élément humain : des dispositions renforcent les contrôles sur les aspects relatifs à la qualification et aux conditions de vie et de travail des marins à bord des navires. En outre, les plaintes émises par les marins en relation avec la sécurité et la santé des équipages, les conditions de vie et plus généralement la sécurité du navire et la prévention des pollutions seront systématiquement traitées et les marins informés du résultat de leur démarche.

8) Contrôles en matière de sûreté : afin de contribuer à l'application du règlement 725/2004/CE relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, les procédures d'inspection établies au niveau du Mémoire de Paris ont été introduites dans la directive.

9) Un recours accru à la transparence et à la publication des informations relatives aux navires et aux opérateurs : la Commission, au travers de l'Agence européenne de sécurité maritime, prévoit de publier une liste noire de propriétaires de navires ayant fait l'objet de mesures répétitives d'immobilisation ou de refus d'accès.

10) Faciliter le suivi par la Commission de la mise en œuvre de la directive par les États membres : les dispositions existantes seront améliorées afin de permettre à l'Agence européenne de sécurité maritime, agissant pour le compte de la Commission, de recevoir sous forme électronique des données précises sur les mouvements de navires.

11) Mise en place d'un nouveau régime d'inspection : la proposition introduit les principes d'une réforme en profondeur visant à remplacer le régime actuel (basé sur l'inspection par chaque État membre de 25% des navires faisant escale dans ses ports) par un objectif communautaire de 100% de navires inspectés, tenant compte de la nécessité d'alléger le fardeau des inspections sur les navires de qualité. Un tel régime suppose que, pour éviter le développement de ports de complaisance, un mécanisme objectif soit trouvé qui garantisse une répartition équitable - et vérifiable - du nombre d'inspections entre les États membres. L'analyse des modalités d'un tel mécanisme est actuellement en cours au sein du mémorandum de Paris et de l'EMSA. Jusqu'à ce que ces modalités techniques soient adoptées et entrées en vigueur au plan communautaire, le régime existant continuera à s'appliquer, et en particulier le seuil de 25% de navires individuels inspectés par État membre.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

La proposition législative n'a pas d'incidence sur les dépenses opérationnelles du budget de la Communauté. Une incidence très limitée sur les dépenses administratives est prévue pour assurer un suivi correct de la mise en œuvre de la Directive.

Le coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence est évalué à : 324.000 EUR sur 6 années, soit 54.000 EUR par an (1 fonctionnaire à mi-temps).