

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Dominique **VLASTO** (PPE-DE, FR) en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de directive relative au contrôle de l'État du port (3^{ème} paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- la définition du « port » a été modifiée: « un espace terrestre et maritime constitué d'ouvrages et d'équipements permettant principalement l'accueil de navires, leur chargement et déchargement, le stockage de marchandises, leur réception et leur livraison, ainsi que l'embarquement et le débarquement de passagers » ;
- le Parlement a souhaité renforcer le régime d'inspection, les critères de sélection des bâtiments à inspecter, ainsi que les paramètres utilisés pour déterminer le risque que représente un navire. La Commission et l'Agence européenne de sécurité maritime sont ainsi invitées à développer une « base de données des inspections » réunissant ces informations ;
- certaines catégories de navires devraient faire l'objet d'inspections approfondies : ceux présentant un profil à haut risque, ainsi que ceux de plus de 12 ans transportant des passagers, des produits chimiques, ou des hydrocarbures. Sous certaines conditions, les bateaux battant pavillon d'un État figurant sur la liste noire ou grise de l'OMI ou ayant été retenus à quai plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un des ports européens ou ceux d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, pourraient faire l'objet d'une interdiction de port dans l'UE ;
- les plaintes émanant de personnes ayant un intérêt légitime confirmé concernant les conditions de vie et de travail à bord devraient être examinées. La priorité devrait être donnée au traitement des plaintes à bord. Tout auteur d'une plainte devrait être informé des suites qui y sont données ;
- le régime d'inspection établi par la directive devrait être aligné sur les travaux effectués dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Dans le cadre de ce régime, les intervalles entre les inspections périodiques des navires doivent dépendre de leur profil de risque, lequel est déterminé par certains paramètres génériques et historiques. Pour les navires à haut risque, l'intervalle entre les inspections ne devrait pas excéder 6 mois ;
- chaque État membre devrait procéder chaque année à un nombre total d'inspections de navires individuels correspondant à sa part du nombre total d'inspections à effectuer chaque année dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Les députés ont toutefois supprimé la référence à l'objectif actuel d'inspection de 25% des navires ;
- les députés ont également insisté sur le rôle de détection de défauts ou d'anomalies qu'ont à jouer les pilotes et les autorités portuaires. Lorsqu'une mesure d'immobilisation est arrêtée, l'autorité compétente devrait en informer l'autorité portuaire le plus rapidement possible ;
- les États membres devront établir un système de pénalités applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive. La Commission devra s'assurer que les pénalités ainsi définies permettent une application uniforme du régime de contrôle dans la Communauté, et ne créent pas de distorsions entre États membres ;

- les ports français des départements d'Outre-mer (DOM) peuvent être exclus de l'application de cette directive si la France le souhaite, en vertu du régime d'association prévu à l'art. 299 §2 du Traité CE. Cela concerne la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et La Réunion. En outre, les États membres ne disposant pas de ports maritimes doivent pouvoir déroger à l'application de la directive, à certaines conditions ;
- tout en acceptant le principe selon lequel tous les navires entrant dans les ports européens doivent être contrôlés, le Parlement a permis néanmoins de prévoir des exceptions pour les navires ne présentant pas un risque élevé ;
- les députés se sont enfin prononcés en faveur de l'introduction, dans le droit communautaire, de la convention du travail maritime 2006 de l'Organisation internationale du travail (OIT).