Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 06/06/2008 - Position du Conseil

La position commune du Conseil reprend, en totalité ou en partie, 68 amendements proposés par le Parlement européen en 1ère lecture. Un certain nombre d'autres amendements du Parlement européen (33 au total) ont toutefois été rejetés par le Conseil.

La position commune a été adoptée à l'unanimité, la délégation maltaise s'abstenant. Elle modifie, dans un certain nombre de cas, la proposition initiale de la Commission en la remaniant complètement, en intégrant de toutes nouvelles dispositions ou en complétant le texte par de nouveaux éléments.

Champ d'application de la directive : le Conseil partage le point de vue de la Commission et du Parlement européen selon lequel l'actuel régime de contrôle par l'État du port, qui impose aux États membres d'inspecter un pourcentage purement quantitatif de 25% de navires, se traduit par un contrôle insuffisant et donne parfois lieu à des inspections injustifiées ayant pour seul but d'atteindre ce pourcentage arbitraire. Par conséquent, la position commune établit un nouveau régime prévoyant un objectif collectif en matière d'inspection pour l'ensemble de la Communauté et fondé sur une répartition équitable du nombre d'inspections entre les États membres et les États de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Les inspections se concentrent sur les navires non conformes aux normes, qui sont soumis à une inspection à des intervalles plus rapprochés, alors que les navires de qualité bénéficient d'un régime allégé.

Contrairement à la Commission et au Parlement, le Conseil souhaite prendre en compte les problèmes concrets auxquels certains États membres sont confrontés en termes de ressources financières et humaines. La position commune modifie dès lors la portée des inspections prévue au titre de la directive, les appliquant aux navires faisant escale dans un port d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port, y compris les navires qui sont au mouillage dans un port ou un autre lieu relevant de la juridiction d'un port. En outre, le Conseil, comme le Parlement, inclut dans sa position commune la possibilité pour les États membres enclavés de déroger aux dispositions de la directive dans certaines conditions. Ces conditions constituent des éléments essentiels de la directive et ne peuvent donc être modifiées au moyen de la procédure de comité, comme demandé par le Parlement.

Mécanisme de flexibilité pour les inspections : la position commune prend en considération la situation propre à chaque État membre qui a pour effet que le nombre de navires faisant escale dans ses ports est inégal. À cette fin, les États membres sont autorisés (contrairement au souhait du Parlement), à ne pas effectuer un faible pourcentage d'inspections, à savoir 5% du nombre total de navires de « priorité I » (navires devant obligatoirement être inspectés) présentant un profil de risque élevé et 10% du nombre total de navires de « priorité I » autres que ceux présentant un profil de risque élevé. Les États membres doivent toutefois accorder une attention particulière aux navires qui ne font pas souvent escale dans les ports de la Communauté.

Par ailleurs, le Conseil, comme le Parlement, est d'avis que des mécanismes de flexibilité sont nécessaires dans certaines circonstances : il convient ainsi de donner la possibilité de reporter une inspection de 15 jours, de ne pas effectuer une inspection pour des raisons de sécurité ou de manquer une inspection si le navire concerné fait escale pendant la période nocturne. Cette dernière disposition en matière de flexibilité n'est pas prévue par le Parlement.

Refus d'accès : comme le Parlement, le Conseil soutient la proposition de la Commission visant à renforcer les mesures de refus d'accès à l'encontre des navires non conformes aux normes. Le critère sur lequel reposent ces mesures est l'évaluation de la performance d'un navire par rapport à celle de son

exploitant, qui est indiquée par le nombre d'immobilisations effectuées au cours d'une période donnée, et à celle de l'État dont il bat le pavillon, qui est déterminée sur la base des listes « noire », « grise » et « blanche » d'États du pavillon établies en vertu du mémorandum d'entente de Paris. La durée du refus d'accès aux ports des États membres augmente chaque fois qu'une mesure de ce type est prise. Alors que la Commission, soutenue par le Parlement, proposait de prévoir une ultime possibilité de refuser de façon permanente l'accès aux navires qui se retrouvent pour la troisième fois dans une telle situation, le Conseil considère qu'il est nécessaire de prévoir la possibilité de lever la mesure de refus d'accès au terme d'un certain délai, à savoir 36 mois, uniquement si le navire concerné remplit une série de conditions.

Rapports établis par les pilotes : le Conseil soutient la proposition de la Commission visant à renforcer l'obligation faite à tous les pilotes, y compris les pilotes de haute mer engagés sur des navires en transit ou faisant route vers un port, d'informer les autorités compétentes de l'État du port ou de l'État côtier des anomalies manifestes qu'ils constatent à bord des navires. Contrairement au Parlement, le Conseil estime que cela ne peut se faire qu'au travers d'une disposition obligatoire.

Liste des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible : comme la Commission et le Parlement, le Conseil demande à la Commission de produire et de publier régulièrement des informations sur les exploitants de navires qui respectent peu les normes, sans toutefois préciser les modalités de publication, qui seront établies au moyen de la procédure de comité.

Date de transposition : le nouveau régime d'inspection devrait s'appliquer au niveau de la Communauté avec l'entrée en vigueur de la directive refondue. Néanmoins, les États membres se voient accorder un délai de transposition de 36 mois, contrairement à ce que propose le Parlement.