

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 04/09/2008

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de M. Dominique VLASTO (PPE-DE, FR), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port (refonte).

Les principaux amendements portent sur les points suivants :

Mouillages : les députés estiment que les dispositions de la directive devraient s'appliquer aux navires, qu'ils mouillent ou qu'ils fassent escale dans les ports. Telle était la position de la Commission dans sa proposition. Les amendements proposés visent donc à rétablir la mention des mouillages là où le Conseil l'avait retirée. Ainsi, la directive devrait s'appliquer à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port ou dans un mouillage d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port.

Inspections manquées : le Conseil a modifié la proposition afin d'y inclure une disposition qui accorde aux États membres une marge d'« inspections manquées ». Il propose que tout État membre soit considéré comme agissant en conformité avec la directive dès lors que 5% des navires de « priorité I » présentant un profil à risque élevé et faisant escale dans ses ports n'est pas inspecté. Les députés jugent que cette marge est trop généreuse et qu'elle pourrait décourager les efforts visant à garantir que le régime d'inspections est mené de façon rigoureuse dans les ports où un nombre supérieur à la moyenne de navires qui présentent des problèmes ont escale. Le rapport a donc introduit un amendement garantissant qu'un nombre suffisant d'inspections est réalisé. En outre, les députés ont supprimé une disposition de la position commune qui permettrait aux navires ne répondant pas aux normes de faire escale pendant la nuit.

Fréquence des inspections : les navires seront soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de risque. Selon les députés, l'intervalle entre les inspections périodiques de navires à risque élevé ne devrait pas excéder six mois.

Interdiction permanente : la position commune du Conseil permettrait qu'aucun navire ne puisse se voir imposer une interdiction d'accès définitive. Les députés proposent que tout navire qui figure sur une liste grise ou une liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris et qui a été immobilisé ou interdit d'exploitation au moins deux fois dans les 36 mois qui précèdent, se voie refuser l'accès aux ports et mouillages d'un État membre. La mesure de refus d'accès ne pourrait être levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de la mesure et pour autant que certaines conditions sont réunies. Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, le délai sera porté à douze mois. Toute immobilisation ultérieure dans un port de la Communauté donnera lieu à un refus d'accès permanent à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage au sein de la Communauté.

Plaintes : celles-ci doivent faire l'objet d'une évaluation initiale rapide par l'autorité compétente. Cette évaluation permet de déterminer si une plainte est motivée, spécifique et manifestement fondée. Si tel est le cas, l'autorité compétente doit donner à la plainte les suites appropriées. Elle prévoit notamment pour le capitaine, le propriétaire du navire et toute autre personne directement concernée par la plainte, y compris le plaignant, la possibilité de faire valoir leurs observations. L'autorité compétente informera les autorités ou les organes portuaires dans les plus brefs délais lorsqu'un ordre d'immobilisation est délivré. Les États membres devront coopérer entre eux afin notamment d'assurer un délai raisonnable de traitement des recours.