

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 24/09/2008 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 603 voix pour, 51 voix contre et 12 abstentions, une résolution législative modifiant 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).

La recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Dominique **VLASTO** (PPE-DE, FR), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements visent essentiellement à rétablir la position adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture :

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. Les États membres ne disposant pas de ports maritimes doivent pouvoir déroger à l'application de la directive, à certaines conditions. La Commission adoptera, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle, les mesures permettant de mettre en œuvre ce mécanisme dérogatoire.

Limitation de responsabilité : un nouvel article dispose que les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour adapter leur droit national aux dispositions relatives à la limitation de responsabilité au titre de la convention de 1996. L'indemnisation des dommages aux tiers du fait de dommages causés par des déchets, qui procède du principe « pollueur-payeur », doit ouvrir droit à indemnité pour l'ensemble des dommages causés, y compris quand ils ne sont pas totalement couverts et au-delà des dispositions nationales de transposition des conventions. Les États membres pourront maintenir ou introduire des dispositions plus strictes que celles prévues par la directive.

Inspections manquées : la position commune du Conseil accorde aux États membres une marge d'« inspections manquées ». Elle prévoit que tout État membre soit considéré comme agissant en conformité avec la directive dès lors que 5% du nombre total de 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 ont 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.

Notification de l'arrivée des navires : l'exploitant d'un navire qui est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et qui fait route vers un port ou un mouillage situé dans un État membre, doit notifier son arrivée au premier port ou mouillage d'escale. Dès réception de la notification, l'autorité portuaire concernée doit transmettre cette information à l'autorité compétente ainsi qu'aux autorités compétentes des ports ou mouillages d'escale successivement touchés dans la Communauté. Pour toute communication, il doit être fait usage de moyens électronique sauf si les moyens électroniques ne sont pas disponibles.

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 plus de 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.

Immobilisation du navire : l'autorité compétente devrait informer les autorités ou les organes portuaires dans les plus brefs délais lorsqu'un ordre d'immobilisation est délivré.

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.