Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 08/12/2008 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte dans leur intégralité 19 amendements à la position commune, adoptés par le Parlement européen en 1ère lecture.

La Commission a retenu en partie les amendements visant à :

- préciser le champ d'application de la directive vis-à-vis des mouillages. Toutefois, certains éléments ne peuvent être acceptés en l'état, notamment les dispositions concernant les modalités de dérogation à la directive applicables aux États enclavés, qui ne peuvent être laissées à la comitologie, mais doivent être déterminées dans le dispositif, s'agissant d'éléments essentiels de l'acte ;
- apporter des précisions sur la question de la flexibilité octroyée aux États membres vis-à-vis de leurs obligations d'inspection. Toutefois, l'absence totale de flexibilité dans le fonctionnement du système d'inspection n'est pas acceptable ;
- appliquer, pour ce qui concerne le refus d'accès dans les ports des États membres, les règles de bannissement de manière indifférenciée aux navires battant pavillon d'un État sur la liste noire ou sur la liste grise du mémorandum de Paris. Toutefois, la Commission a accepté la position commune du Conseil qui prévoit un régime moins défavorable pour les navires figurant sur la liste grise ;
- prévoir le recours à la comitologie pour définir certains critères du profil de risque des navires (sauf pour certains éléments qui sont déjà couverts par la comitologie) ;
- obliger les navires soumis à inspection renforcée à notifier leur arrivée au port sont acceptables (à l'exception de l'exigence excessive et inutile de communiquer des informations sur tous les ports précédemment visités par le navire) ;
- demander aux autorités compétentes d'effectuer une évaluation préalable des plaintes reçues. Toutefois, l'exigence additionnelle que la plainte soit motivée et spécifique constitue une restriction excessive au droit de plainte ;
- allouer à la Commission un délai de 18 mois pour l'évaluation de la mise en œuvre de la directive. La Commission estime que ce délai est insuffisant et qu’un délai minimum de 36 mois est nécessaire pour mener à bien cette évaluation ;
- reprendre des éléments de la proposition de directive sur la responsabilité civile des propriétaires de navires, partie intégrante du Troisième paquet Sécurité Maritime, qui n'a pas encore fait l'objet d'un accord au sein du Conseil. Toutefois, ces amendements comportent également des éléments nouveaux, visant à une indemnisation intégrale des dommages, au nom du principe pollueur-payeur, qui ne peuvent être repris sous cette forme.

La Commission a également accepté en principe et/ou sous réserve de reformulation, les amendements visant à :

- préciser les définitions de plainte et de la base de données d'inspections ;
- décrire les éléments du profil de risque et le champ des inspections renforcées ;
- exiger des inspecteurs qu'ils informent les autorités portuaires en cas de détention ;
- promouvoir la coopération entre États membres en matière d'appels contre des décisions d'immobilisation ou de refus d'accès ;
- prévoir la transmission à la base de données d'inspection des informations sur l'arrivée et le départ des navires est acceptable (mais le délai prévu pour cette transmission semble excessivement court).

Enfin, la Commission a rejeté les amendements tendant à :

- introduire une définition de port ;
- éliminer la flexibilité laissée aux États membres de ne pas effectuer des inspections de nuit ;
- intégrer toutes les escales de navires dans des mouillages dans la base de calcul du nombre d'inspections à effectuer par chaque État membre;
- supprimer les mécanismes de compensation mis en place dans la position commune pour rééquilibrer le volume des inspections entre les États membres ;
- obliger les navires qui ne peuvent rectifier leurs déficiences au port d'inspection à se rendre directement, c'est-à-dire sans escale, au prochain port de réparation ;
- rendre possible l'inspection de navire à faible risque à compter de 30 mois au lieu de 36 mois ;
- prévoir de rendre obligatoire l'inspection des navires qui n'ont pas notifié leur arrivée au port et de ceux dont toutes les déficiences n'ont pas été rectifiées.