

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0588 : proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port (refonte).

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a considéré 4 options politiques :

1.1- Option 1: statu quo ante : la 1^{ère} option consiste à ne pas modifier la directive 95/21/CE. Cette option est envisagée comme un point de référence à partir duquel les autres actions sont évaluées.

1.2- Option 2: régler le problème par un accroissement de la coopération entre États membres : en matière de contrôle par l'État du port, le cadre juridique de coopération est fourni par le « Mémoire de Paris » sur le contrôle par l'État du port. Ce Mémoire fixe les objectifs à atteindre par ses membres et élabore les procédures harmonisées d'inspection des navires au vu notamment des exigences découlant des conventions internationales en matière de sécurité maritime et de prévention des pollutions, adoptées par l'OMI. Un certain degré de coopération interétatique existe donc déjà grâce à ce Mémoire, mais il doit aujourd'hui s'exercer dans les limites fixées par la directive 95/21/CE, avec pour objectif la mise en œuvre des exigences contenues dans cette directive. L'accroissement de la coopération entre États supposerait la « décommunautarisation » du régime du contrôle par l'État du port dans les domaines d'action proposés.

1.3- Option 3: simplification et amélioration de la législation existante : cette option consiste à analyser les éléments de la directive en vigueur et à proposer les mises à jour, améliorations et simplifications qui s'imposent. Les modifications envisagées seraient effectuées sous la forme d'une nouvelle proposition de directive modifiant la directive 95/21/CE, l'objectif d'une refonte étant remis à une étape ultérieure.

1.4- Option 4: modification du régime existant sous forme d'une refonte de la directive 95/21/CE : la refonte de la directive 95/21/CE vise les mêmes objectifs que l'option précédente :

- modifier la directive existante en vue de répondre aux demandes exprimées par le Conseil et le Parlement européen après l'accident du PRESTIGE (en particulier, extension des obligations de notification des déficiences constatées à bord des navires par les pilotes),
- renforcer le régime existant (notamment, en matière de refus d'accès),
- mettre à jour la directive au vu des développements survenus au plan international ou au sein du Mémoire de Paris,
- contribuer à l'application de législations communautaires existantes (par exemple en matière de sûreté) ou d'autres propositions du 3^{ème} paquet (par exemple, contrôle des certificats de garantie financière).

CONCLUSION: la proposition combine les options 3 et 4. Elle répond à plusieurs besoins:

1. mise en œuvre des principes adoptés par l'Union en matière de meilleure réglementation ;
2. renforcement et amélioration du régime de contrôle par l'État du port ;
3. nécessité de mettre à jour la directive ;

4. mise en place d'une nouvelle approche en matière d'inspections, à la lumière des limites rencontrées par le régime actuel.

La proposition permettra également de renforcer le dispositif existant par des mesures plus sévères à l'égard des opérateurs de navires sous-normes, tout en allégeant la pression sur les administrations de l'État du port et les opérateurs de navires de qualité.

IMPACTS

Option 1 : statu quo ante :

- **Avantages:** maintient l'application du régime du contrôle par l'État du port aux coûts et avantages actuels.
- **Inconvénients:**
 - ne répond pas aux demandes effectuées par le Parlement européen et le Conseil ainsi qu'aux engagements pris par la Commission suite à l'accident du PRESTIGE ;
 - oblige les États membres à appliquer des dispositions dépassées au vu de l'évolution du droit international ou de l'évolution de la situation au sein de l'UE.

Option 2 : coopération interétatique.

- **Avantages:** permet le développement flexible de règles et procédures en matière de contrôle par l'État du port.
- **Inconvénients:**
 - risques de divergence et d'incompatibilité avec les dispositions en vigueur de la législation communautaire existante en matière de contrôle par l'État du port ;
 - risques d'application divergente entre États membres et de distorsions de concurrence liée à l'absence de caractère contraignant des actions décidées à un niveau intergouvernemental.

Option 3 : simple mise à jour et amélioration.

- **Avantages:**
 - facilité de mise en œuvre par les États membres et les opérateurs concernés ;
 - n'augmente pas les coûts tout en apportant les actualisations nécessaires au système ;
 - répond aux demandes politiques effectuées par le Parlement et le Conseil.
- **Inconvénients:**
 - ne répond que de manière limitée au souci de promouvoir un transport maritime de qualité dans un environnement concurrentiel sain ;
 - les limites de l'approche actuelle basée sur un objectif de 25% d'inspections par État membre seraient maintenues.

Option 4 : modification en profondeur.

- **Avantages:**
 - garantit l'inspection de tous les navires faisant escale dans les ports de l'UE ;
 - rapport coût/efficacité favorable : met en place une approche modulée, concentrant les inspections sur les navires les plus à risque et récompensant les opérateurs de navires de qualité ;
 - limite le risque de voir se développer des ports de complaisance.
- **Inconvénients:** approche en cours de développement dont les modalités précises d'application et les impacts ne sont pas encore complètement élaborés.

2- SUIVI : la Commission effectuera un suivi de la mise en œuvre de la directive par les États membres. En outre, l'exercice de refonte est l'occasion pour la Commission d'améliorer et de renforcer les dispositions prévoyant la communication d'informations par les États membres à la Commission, et l'accès au système d'information du contrôle par l'État du port. Il sera fait en particulier plus ample recours à la transmission électronique de données afin de permettre une connaissance précise de la situation du trafic et des efforts d'inspections dans les ports communautaires.