Informations de base

2005/0238(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Contrôle par l'État du port. Refonte Abrogation Directive 95/21/EC 1994/0068(SYN) Abrogation Directive 98/25/EC 1997/0215(SYN) Abrogation Directive 2001/106/EC 2000/0065(COD) Modification 2012/0055(COD) Modification 2012/0062(COD) Modification 2013/0224(COD) Modification 2016/0172(COD) Modification 2018/0012(COD) Modification 2021/0210(COD) Modification 2023/0165(COD) **Subject** 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.09 Politique portuaire 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
CODE Délégation PE au comité de conciliation	VLASTO Dominique (PPE-DE)	24/09/2008

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	VLASTO Dominique (PPE-DE)	23/06/2008
TRAN Transports et tourisme	VLASTO Dominique (PPE-DE)	28/03/2006

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	2927	2009-03-11
Justice et affaires intérieures(JAI)	2908	2008-11-27
Transports, télécommunications et énergie	2805	2007-06-06
Transports, télécommunications et énergie	2772	2006-12-11
Transports, télécommunications et énergie	2875	2008-06-06
Transports, télécommunications et énergie	2735	2006-06-08

Commission européenne	

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0588	Résumé
01/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/06/2006	Débat au Conseil		Résumé
11/12/2006	Débat au Conseil		Résumé
26/02/2007	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
27/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0081/2007	
24/04/2007	Débat en plénière		
25/04/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0149/2007	Résumé
25/04/2007	Résultat du vote au parlement		
06/06/2008	Publication de la position du Conseil	05722/3/2008	Résumé
19/06/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/09/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
09/09/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0335/2008	
23/09/2008	Débat en plénière		
24/09/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0446/2008	Résumé
24/09/2008	Résultat du vote au parlement		
27/11/2008	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
08/12/2008	Réunion formelle du Comité de conciliation		
03/02/2009	Décision finale du comité de conciliation		
03/02/2009	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03721/2008	
25/02/2009	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A6-0099/2009	
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0107/2009	Résumé
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
11/03/2009	Décision du Conseil, 3ème lecture		
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		

28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/0238(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 95/21/EC 1994/0068(SYN) Abrogation Directive 98/25/EC 1997/0215(SYN) Abrogation Directive 2001/106/EC 2000/0065(COD) Modification 2012/0055(COD) Modification 2012/0062(COD) Modification 2013/0224(COD) Modification 2016/0172(COD) Modification 2018/0012(COD) Modification 2021/0210(COD) Modification 2023/0165(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/6/67459

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE378.539	09/11/2006	
Amendements déposés en commission		PE382.356	21/12/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0081/2007	27/03/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0149/2007	25/04/2007	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE407.930	27/06/2008	
Amendements déposés en commission		PE409.622	23/07/2008	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0335/2008	09/09/2008	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0446/2008	24/09/2008	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0099/2009	25/02/2009	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0107/2009	11/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	05722/3/2008	06/06/2008	Résumé
Projet d'acte final	03721/2008/LEX	23/04/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2005)0588	23/11/2005	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1499	23/11/2005	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0208	11/06/2008	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2008)0830	08/12/2008	Résumé
Document de suivi	COM(2012)0660	16/11/2012	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0230	16/05/2018	
Document de suivi	SWD(2018)0231	16/05/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03721/2008	03/02/2009	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Rectificatif à l'acte final 32009L0016R(01)
JO L 032 01.02.2013, p. 0023

Directive 2009/0016
JO L 131 28.05.2009, p. 0057 Résumé

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 16/11/2012 - Document de suivi

La Commission présente un rapport d'évaluation concernant la mise en œuvre et l'incidence des mesures prises en vertu de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

Le régime de l'UE en matière de contrôle par l'État du port repose sur la directive 2009/16/CE, qui refond et renforce la législation antérieure dans ce domaine, introduite en 1995. Le régime de l'UE est fondé sur la structure préexistante du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port. Tous les pays côtiers membres de l'UE, ainsi que le Canada, la Russie, la Croatie, l'Islande et la Norvège sont parties au mémorandum.

La directive 2009/16/CE a introduit un **nouveau régime d'inspection** dans le cadre du contrôle par l'État du port depuis le 1er janvier 2011. Elle prévoit plusieurs exigences nouvelles dans le domaine du contrôle par l'État du port, ainsi que des critères communs et des procédures harmonisées pour le contrôle des navires. Elle vise à **l'inspection de tous les navires, en fonction de leur niveau de risque**, les navires présentant un niveau de risque élevé étant inspectés plus souvent.

Outre les actions entreprises par les États membres, la directive a été mise en œuvre à l'échelle de l'Union grâce à l'établissement d'un système de notification des résultats des inspections de contrôle par l'État du port (**base de données THETIS**). Le système THETIS a été mis au point par la Commission en étroite coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), qui exploite le système THETIS au nom de la Commission.

La directive 2009/16/CE, oblige la Commission à présenter un rapport sur la mise en œuvre de la directive et, en particulier, sur le respect de l'obligation globale de la Communauté et des obligations de chaque État membre en matière d'inspection. Elle exige aussi que la Commission présente un rapport sur le nombre d'inspecteurs du contrôle par l'État du port dans chaque État membre et le nombre de contrôles effectués et prévoit que la Commission, si elle le juge nécessaire, propose une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

1) Résultats des actions de mise en œuvre : la directive 2009/16/CE est entrée en vigueur le 17 juin 2009. Les États membres avaient jusqu'au 1er janvier 2011 pour transposer le texte de la directive en droit national.

Le rapport note que la mise en œuvre de la directive a demandé des efforts, ainsi que des ressources financières substantielles de la part des États membres et au niveau de l'UE. Grâce aux efforts déployés, **la directive a été mise en œuvre en grande partie au début de l'année 2011**. L'impression générale de la Commission est que la directive est mise en œuvre pour l'essentiel.

La Commission étudiera en temps utile toute lacune juridique, technique et opérationnelle recensée. Les services de la Commission analysent actuellement les mesures notifiées pour la mise en conformité avec le droit de l'UE. En outre, l'EMSA a commencé à effectuer d'autres visites dans les États membres pour contrôler la mise en œuvre (environ 5 visites par an).

2) Incidence sur la sécurité maritime, sur l'efficacité du transport maritime et sur la prévention de la pollution : le nouveau régime d'inspection établit une couverture totale en matière d'inspection des navires faisant escale dans les ports et mouillages de l'UE et un système davantage fondé sur les risques pour le ciblage des navires devant être inspectés, tandis que la communication en temps réel d'informations relatives à l'escale du navire facilite la prise de décision concernant les navires à inspecter.

- D'une manière générale, le rapport indique que **les États membres de l'UE ont respecté leurs obligations en matière d'inspection**. En 2011, en comparaison avec les exercices précédents, le nombre total d'inspections à effectuer a diminué. En conséquence, les inspections se sont concentrées sur les navires ne répondant pas aux normes et leur qualité a augmenté. Cela signifie que **les ressources consacrées au régime de contrôle par l'État du port sont concentrées sur l'inspection des navires de qualité inférieure et que les inspections effectuées sont plus approfondies**.

- La directive 2009/16/CE exige des États membres qu'ils disposent des autorités compétentes appropriées, notamment du **nombre d'inspecteurs qualifiés requis**, en vue de l'inspection des navires. Le rapport donne le nombre d'inspecteurs compétents en matière de contrôle par l'État du port dans chaque État membre. Les chiffres varient entre les États membres, car tous les postes ne sont pas des équivalents temps plein. La Commission observe, d'une manière générale, que les États membres conservent un nombre approprié d'inspecteurs (**832 au total**) pour effectuer les contrôles nécessaires.

3) Problèmes et questions soulevés par les États membres : sur la base d'un questionnaire adressé par la Commission, plusieurs Etats membres ont indiqué les lacunes de la directive et suggéré des améliorations possibles. Les principaux points soulevés ont été les suivants:

- La directive autorise le **report des inspections de navires de priorité I dans des circonstances exceptionnelles**; cette possibilité n'existe pas pour les inspections des navires de priorité II qui ne sont pas obligatoires. Toutefois si un État membre est «peu chargé» au sens de la directive il doit (de fait) considérer comme obligatoire l'inspection des navires de priorité II. Plusieurs États membres demandent que la possibilité de reporter des inspections soit appliquée également aux inspections «obligatoires» des navires de priorité II.
- La directive permet qu'une **inspection dans un mouillage** ne soit pas effectuée si la visite du navire est «trop courte». Les États membres ont demandé que cette possibilité soit étendue aux ports.
- La directive 2002/59/CE autorise les États membres à exempter les services réguliers effectués entre des ports situés sur leur territoire de l'exigence de notification des **marchandises dangereuses ou polluantes** transportées à bord: les États membres ont proposé que cette exemption soit étendue au contrôle par l'État du port.
- Les États membres ont indiqué que les exigences des directives 2002/59/CE et 2009/20/CE relatives à **l'assurance des propriétaires de navires** pour les créances maritimes ne sont pas prises en compte dans THETIS et que cela devait être pris en considération.
- Dans le cas où le **niveau de priorité d'un navire change** alors qu'il se trouve dans un port, les États membres proposent que THETIS avertissent l'État concerné, qui devrait disposer d'une période de grâce afin que cette inspection non effectuée ne lui soit pas imputée.
- L'annexe III de la directive inclut une **liste des informations à fournir** dans la notification de l'arrivée du navire. Les États membres ont proposé que l'obligation concernant la «date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris» soit biffée étant donné que cette information figure déjà dans THETIS.

4) Évolutions futures : compte tenu des problèmes recensés au cours de la mise en œuvre et communiqués à la Commission par les États membres, **la Commission étudie actuellement la nécessité d'apporter des changements à la directive**.

Dans les prochaines années, il est prévu que le régime de contrôle par l'État du port de l'UE soit adapté aux exigences futures qui pourraient découler de conventions internationales au fur et à mesure qu'elles entrent en vigueur et deviennent des instruments pertinents aux fins de la directive 2009/16 /CE.

THETIS devra soutenir l'entrée en vigueur prochaine de la convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006) et l'application de la directive 2009/13/CE correspondante. Une proposition de la Commission visant à modifier la directive 2009/16/CE à cet égard est en cours d'examen au Parlement européen et au Conseil.

En outre, avec l'entrée en vigueur de la convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast (BWM 2004), il est prévu que la mise en œuvre se fera dans le cadre de la directive 2009/16/CE et de THETIS.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : procéder à une refonte de la directive 95/21/CE de manière à renforcer et à améliorer l'efficacité du régime du contrôle des navires par l'État du port.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement sur **le troisième paquet concernant la sécurité maritime**, la présente directive consiste en une refonte, dans un texte consolidé, des modifications successives de la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port. Elle simplifie ou modifie certaines dispositions existantes afin d'améliorer l'efficacité et la qualité des inspections de navires par l'État du port en vue de renforcer la lutte contre les navires non conformes aux normes qui naviguent dans les eaux communautaires.

La directive tient compte des conclusions de la Commission temporaire MARE établie par le Parlement européen après l'accident du PRESTIGE. Elle a pour objet de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres:

- en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation communautaire applicable régissant la sécurité maritime, la sûreté maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires de tous pavillons;
- en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation sur la base des compétences spécialisées et de l'expérience disponibles en vertu du mémorandum d'entente de Paris;
- en mettant en œuvre au sein de la Communauté un système de contrôle par l'État du port reposant sur les inspections effectuées dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris afin que tous les navires fassent l'objet d'une inspection selon une fréquence liée à leur profil de risque, les navires présentant un risque plus élevé étant soumis à une inspection plus approfondie à des intervalles plus rapprochés.

Champ d'application : la directive s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un **port ou mouillage** d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port. Tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre se verront attribuer, dans la base de données des inspections, un **profil de risque** qui déterminera leur priorité aux fins de l'inspection, les intervalles entre les inspections et la portée des inspections.

Inspections : le nouveau régime d'inspection prévoit une **répartition équitable des obligations globales** en matière d'inspection entre les États membres, tout en tenant également compte des circonstances spécifiques grâce à des mécanismes de flexibilité applicables aux inspections obligatoires.

Les États membres seront autorisés à s'abstenir d'effectuer l'inspection de **5%** des navires présentant un niveau de risque élevé et **10%** des inspections des autres navires. Ils devront toutefois accorder une attention particulière aux navires qui font rarement escale dans un port des États membres de la Communauté et, aux mouillages, aux navires de priorité I à haut risque y faisant rarement escale. Par ailleurs, les États membres pourront, dans des circonstances bien définies, **reporter une inspection** pour une période de 15 jours.

Refus d'accès aux ports: l'accès aux ports et mouillages d'un État membre sera refusé (sauf situations particulières), à tout navire qui:

- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ;
- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation plus de deux fois au cours des 24 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre.

En dernier ressort, les navires non conformes, dont le respect des normes sera notamment évalué en liaison avec l'action de l'État du pavillon concerné en matière de contrôle, pourront se voir refuser l'accès aux ports des États membres pour une période de 3 mois. Cette période passera à 12 mois dans le cas d'un deuxième refus d'accès. Un troisième refus d'accès ne pourra être levé qu'après 24 mois, mais uniquement sous des conditions spécifiques relatives à l'État du pavillon, l'organisme agréé et la compagnie responsable du navire concerné.

Toute immobilisation ultérieure donnera lieu à un **refus d'accès permanent** à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage au sein de la Communauté.

Évaluation : la Commission procèdera à une évaluation de la mise en œuvre de la directive au plus tard le 30 juin 2012. Cette évaluation portera, entre autres, sur le respect des obligations communautaires globales en matière d'inspection, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre, sur le nombre d'inspections effectuées et sur le respect par chaque État membre des obligations annuelles en matière d'inspection. La Commission communiquera les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil et, sur la base de son analyse, déterminera s'il est nécessaire de proposer une directive modificative ou des textes législatifs supplémentaires dans ce domaine.

La présente directive s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également COD/2005/0236, COD/2005/0237, COD/2005/0239, COD/2005/0240, COD/2005/0241 et COD/2005/0242).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/06/2009.

TRANSPOSITION : 31/12/2010.

APPLICATION : à partir du 01/01/2011.

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.

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.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Dominique **VLASTO** (PPE-DE, FR) en 1ère lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de directive relative au contrôle de l'État du port (3ème paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- la définition du « port » a été modifiée: « un espace terrestre et maritime constitué d'ouvrages et d'équipements permettant principalement l'accueil de navires, leur chargement et déchargement, le stockage de marchandises, leur réception et leur livraison, ainsi que l'embarquement et le débarquement de passagers » ;

- le Parlement a souhaité renforcer le régime d'inspection, les critères de sélection des bâtiments à inspecter, ainsi que les paramètres utilisés pour déterminer le risque que représente un navire. La Commission et l'Agence européenne de sécurité maritime sont ainsi invitées à développer une « base de données des inspections » réunissant ces informations ;

- certaines catégories de navires devraient faire l'objet d'inspections approfondies : ceux présentant un profil à haut risque, ainsi que ceux de plus de 12 ans transportant des passagers, des produits chimiques, ou des hydrocarbures. Sous certaines conditions, les bateaux battant pavillon d'un État figurant sur la liste noire ou grise de l'OMI ou ayant été retenus à quai plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un des ports européens ou ceux d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, pourraient faire l'objet d'une interdiction de port dans l'UE ;

- les plaintes émanant de personnes ayant un intérêt légitime confirmé concernant les conditions de vie et de travail à bord devraient être examinées. La priorité devrait être donnée au traitement des plaintes à bord. Tout auteur d'une plainte devrait être informé des suites qui y sont données ;

- le régime d'inspection établi par la directive devrait être aligné sur les travaux effectués dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Dans le cadre de ce régime, les intervalles entre les inspections périodiques des navires doivent dépendre de leur profil de risque, lequel est déterminé par certains paramètres génériques et historiques. Pour les navires à haut risque, l'intervalle entre les inspections ne devrait pas excéder 6 mois ;

- chaque État membre devrait procéder chaque année à un nombre total d'inspections de navires individuels correspondant à sa part du nombre total d'inspections à effectuer chaque année dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris. Les députés ont toutefois supprimé la référence à l'objectif actuel d'inspection de 25% des navires ;

- les députés ont également insisté sur le rôle de détection de défauts ou d'anomalies qu'ont à jouer les pilotes et les autorités portuaires. Lorsqu'une mesure d'immobilisation est arrêtée, l'autorité compétente devrait en informer l'autorité portuaire le plus rapidement possible ;

- les États membres devront établir un système de pénalités applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive. La Commission devra s'assurer que les pénalités ainsi définies permettent une application uniforme du régime de contrôle dans la Communauté, et ne créent pas de distorsions entre États membres ;

- les ports français des départements d'Outre-mer (DOM) peuvent être exclus de l'application de cette directive si la France le souhaite, en vertu du régime d'association prévu à l'art. 299 §2 du Traité CE. Cela concerne la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et La Réunion. En outre, les États membres ne disposant pas de ports maritimes doivent pouvoir déroger à l'application de la directive, à certaines conditions ;

- tout en acceptant le principe selon lequel tous les navires entrant dans les ports européens doivent être contrôlés, le Parlement a permis néanmoins de prévoir des exceptions pour les navires ne présentant pas un risque élevé ;

- les députés se sont enfin prononcés en faveur de l'introduction, dans le droit communautaire, de la convention du travail maritime 2006 de l' Organisation internationale du travail (OIT).

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 11/06/2008 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission souscrit à l'approche retenue par le Conseil en matière de flexibilité du nouveau régime d'inspections. Toutefois, en ce qui concerne le plafond autorisé d'inspections manquées, la Commission considère qu'un pourcentage d'inspections manquées de 5%, telle qu'elle l'a proposé, est une approche réaliste. La Commission ne peut donc pas accepter que ce pourcentage soit porté à 10% pour les navires de risque faible ou moyen, comme le prévoit le Conseil.

Le Conseil s'est en outre démarqué de manière significative de la proposition de la Commission en supprimant le bannissement définitif des navires non conformes aux normes et en le remplaçant par un bannissement limité dans le temps, qui pourrait être levé au terme de 36 mois sur la base de plusieurs critères. La Commission ne peut pas soutenir l'approche du Conseil sur ce point.

Dans une moindre mesure, la manière dont le Conseil traite la question des inspections dans les mouillages est également problématique. En effet, le Conseil n'a pas retenu l'inclusion des navires au mouillage en dehors des ports dans le champ d'application de la directive et se limite à se référer au concept de juridiction des ports. La construction proposée par le Conseil risque d'être interprétée de manière différente et restrictive selon les États membres et potentiellement de vider de son sens cette disposition. Or, la Commission considère qu'il est essentiel de pouvoir inspecter les navires qui sont au mouillage. Les navires sous-normes qui ne font que transiter dans les eaux européennes sans faire escale dans un port présentent un risque particulier. Un contrôle par l'État du port dans les mouillages peut représenter la seule façon de contrôler ces navires.

En conclusion, la Commission prend note de la position commune du Conseil qui ne modifie généralement ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition. Elle rappelle toutefois sa position divergente sur plusieurs points spécifiques tels que la suppression du bannissement définitif et son remplacement par un bannissement limité dans le temps, ainsi que dans une moindre mesure sur l'approche retenue par le Conseil pour les inspections dans les mouillages et l'augmentation de 5 à 10% du plafond autorisé d'inspections manquées.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 641 voix pour, 15 voix contre et 15 abstentions, en troisième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant le projet commun de directive du Parlement européen et du Conseil sur le contrôle par l'État du port (refonte), issu de l' accord intervenu au sein du comité de conciliation entre la délégation du Parlement européen et le Conseil.

Pour les détails de l'accord, se reporter au résumé daté du 08/12/2008.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 06/06/2007

Le Conseil a dégagé un accord politique sur la proposition de directive relative au contrôle par l'État du port. Il adoptera sa position commune lors d'une de ses prochaines sessions et la transmettra au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision. La délégation maltaise a indiqué qu'elle s'abstiendrait lors du vote. La Commission a déclaré qu'elle n'était pas en mesure de soutenir le texte ayant fait l'objet d'un accord du Conseil.

Le texte approuvé par les ministres contient très peu de modifications, essentiellement d'ordre rédactionnel, par rapport à l'orientation générale adoptée par le Conseil en décembre 2006.

Le texte ayant fait l'objet de l'accord établit un nouveau régime d'inspection visant à garantir que les États membres réalisent un maximum d'inspections, en appliquant ces inspections aux navires faisant escale dans leurs ports et aux navires au mouillage dans des zones relevant de la juridiction de ces ports.

- Les inspections se concentreront sur les navires non conformes, qui seront soumis à une inspection à des intervalles plus rapprochés, alors que les navires de qualité bénéficieront d'un régime allégé. Les navires non-conformes, dont le respect des normes sera notamment évalué en liaison avec l'action de l'État du pavillon en matière de contrôle, pourront se voir refuser l'accès aux ports des États membres pour une durée indéterminée. Ce refus d'accès d'une durée indéterminée peut être levé après 36 mois, uniquement sous certaines conditions.

- Le nouveau régime d'inspection prévoit une répartition équitable des obligations globales en matière d'inspection, tout en tenant également compte des circonstances spécifiques grâce à des mécanismes de flexibilité applicables aux inspections obligatoires. Les États membres sont autorisés à s'abstenir d'effectuer un petit pourcentage d'inspections, à savoir l'inspection de 5% des navires présentant un niveau de risque élevé et 10% des inspections des autres navires. Ils doivent toutefois accorder une attention particulière aux navires qui font rarement escale dans un port de la Communauté. Par ailleurs, les États membres peuvent, dans des circonstances bien définies, reporter une inspection pour une période de quinze jours

- Afin de permettre une mise en œuvre progressive du nouveau régime complexe de contrôle par l'État du port, le texte arrêté par le Conseil prévoit une période de transposition de 36 mois, après laquelle la directive sera appliquée par l'ensemble des États membres à compter du même jour.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 23/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : procéder à une refonte de la directive 95/21/CE de manière à renforcer et à améliorer l'efficacité du régime du contrôle des navires par l'État du port.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

En matière de contrôle par l'État du port, la directive proposée prévoit de durcir le régime actuel à l'encontre des navires sous-normes. Elle vise notamment à :

1) Assurer une meilleure application du régime des contrôles dans les ports et mouillages de l'Union européenne : le contrôle par l'État du port doit s' effectuer de manière uniforme dans les ports de tous les États de l'Union européenne. Ainsi le régime du bannissement sera basé sur les immobilisations intervenues dans tous les États membres, et pas seulement dans les ports du mémorandum de Paris, comme c'est le cas dans la directive actuelle. La proposition précise également les modalités d'inspection applicable dans les mouillages.

2) Renforcer les obligations de notification des pilotes : les dispositions existantes sont modifiées afin d'étendre l'obligation de signalement des anomalies aux pilotes de haute mer, y compris sur des navires en transit. En outre, il est proposé de modifier la directive actuelle pour permettre un meilleur suivi par les États membres des signalements effectués par les pilotes et les autorités portuaires.

3) Etendre et simplifier le régime du refus d'accès : les règles actuelles seront élargies à tous les navires, simplifiées grâce au recours à deux critères simples (d'une part la mauvaise gestion du navire par son exploitant, et d'autre part un suivi défaillant par l'État du pavillon) et renforcées (instauration d'une durée minimale de bannissement et récidives plus sévèrement sanctionnées, allant jusqu'au bannissement définitif des ports de l'Union européenne).

4) Renforcer les exigences concernant les administrations en charge des contrôles et la compétence des inspecteurs : la proposition rappelle l' exigence minimale selon laquelle le contrôle par l'État du port ne peut être exercé par un État que si ce dernier est pleinement en conformité avec les règles dont il impose le respect aux navires étrangers dans ses ports. En outre, les autorités compétentes doivent être en mesure d'effectuer les inspections obligatoires lorsque les navires concernés sont au port, y compris si nécessaire les week-ends et jours fériés, afin d'éviter que les navires concernés échappent à toute inspection. Enfin, il est prévu de renforcer les exigences concernant le profil professionnel des inspecteurs, en exigeant des États membres qu'ils vérifient régulièrement leur compétence. La Commission mettra sur pied, avec l'assistance de l'EMSA, un schéma harmonisé de qualification et de formation des inspecteurs, en vue d'atteindre un niveau élevé de compétence des inspecteurs dans l'Union européenne élargie.

5) Améliorer la planification, la préparation et la conduite des inspections : les pré-notifications reçues par les ports et autres organismes devront être immédiatement transmises aux inspecteurs. De plus, il est prévu que, lors de la conduite des inspections, l'inspecteur vérifie si les anomalies détectées mais non corrigées dans un port précédent ont bien été rectifiées dans l'intervalle.

6) Améliorer le régime des inspections renforcées : les navires éligibles pour une inspection renforcée seront informés à l'avance par l'inspecteur qu'ils seront soumis à inspection renforcée à leur arrivée au port et, en contrepartie, devront prendre les mesures adéquates pour être disponibles pour une telle inspection. Le régime des inspections renforcées est appliqué aux catégories de navres concernés à partir d'un âge minimal unique (12 ans).

7) Renforcer les dispositions concernant l'élément humain : des dispositions renforcent les contrôles sur les aspects relatifs à la qualification et aux conditions de vie et de travail des marins à bord des navires. En outre, les plaintes émises par les marins en relation avec la sécurité et la santé des équipages, les conditions de vie et plus généralement la sécurité du navire et la prévention des pollutions seront systématiquement traitées et les marins informés du résultat de leur démarche.

8) Contrôles en matière de sûreté : afin de contribuer à l'application du règlement 725/2004/CE relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, les procédures d'inspection établies au niveau du Mémorandum de Paris ont été introduites dans la directive.

9) Un recours accru à la transparence et à la publication des informations relatives aux navires et aux opérateurs : la Commission, au travers de l'Agence européenne de sécurité maritime, prévoit de publier une liste noire de propriétaires de navires ayant fait l'objet de mesures répétitives d'immobilisation ou de refus d'accès.

10) Faciliter le suivi par la Commission de la mise en œuvre de la directive par les États membres : les dispositions existantes seront améliorées afin de permettre à l'Agence européenne de sécurité maritime, agissant pour le compte de la Commission, de recevoir sous forme électronique des données précises sur les mouvements de navires.

11) Mise en place d'un nouveau régime d'inspection : la proposition introduit les principes d'une réforme en profondeur visant à remplacer le régime actuel (basé sur l'inspection par chaque État membre de 25% des navires faisant escale dans ses ports) par un objectif communautaire de 100% de navires inspectés, tenant compte de la nécessité d'alléger le fardeau des inspections sur les navires de qualité. Un tel régime suppose que, pour éviter le développement de ports de complaisance, un mécanisme objectif soit trouvé qui garantisse une répartition équitable - et vérifiable - du nombre d'inspections entre les États membres. L'analyse des modalités d'un tel mécanisme est actuellement en cours au sein du mémorandum de Paris et de l'EMSA. Jusqu'à ce que ces modalités techniques soient adoptées et entrées en vigueur au plan communautaire, le régime existant continuera à s'appliquer, et en particulier le seuil de 25% de navires individuels inspectés par État membre.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

La proposition législative n'a pas d'incidence sur les dépenses opérationnelles du budget de la Communauté. Une incidence très limitée sur les dépenses administratives est prévue pour assurer un suivi correct de la mise en œuvre de la Directive.

Le coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence est évalué à : 324.000 EUR sur 6 années, soit 54.000 EUR par an (1 fonctionnaire à mi-temps).

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 2ème 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 1ère 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.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 08/06/2006

Dans l'attente de l'avis en première lecture du Parlement européen, le Conseil a pris note d'un rapport sur l'état des travaux concernant une proposition de directive relative au contrôle par l'État du port. Le rapport tient compte des progrès accomplis au sein des instances du Conseil et dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.

Contrôle par l'État du port. Refonte

2005/0238(COD) - 11/12/2006

Compte tenu des progrès réalisés dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris et dans l'attente de l'avis du Parlement européen en 1ère lecture, le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant la proposition de directive relative au contrôle par l'État du port (refonte). La délégation maltaise a indiqué qu'elle voterait contre.

Le débat ministériel était basé sur une proposition de compromis de la présidence concernant en particulier les questions suivantes:

- **champ d'application de la directive** : les États membres procéderont à des inspections pour tout navire ainsi que son équipage faisant escale dans un de leurs ports ou mouillant dans des zones relevant de la juridiction de l'un de leurs ports pour effectuer une activité d'interface navire/port;

- **mécanisme de flexibilité pour les inspections** : les États membres sont autorisés à s'abstenir d'effectuer un petit pourcentage d'inspections, à savoir l'inspection de 5% des navires présentant un niveau de risque élevé et 10% des inspections des autres navires. Ils accorderont toutefois une attention particulière aux navires qui font rarement escale dans un port de la Communauté. Par ailleurs, les États membres peuvent, dans des circonstances bien définies, reporter une inspection pour une période de quinze jours;

- **refus d'accès** : les navires dont il a été constaté à plusieurs reprises qu'ils n'étaient pas conformes aux normes internationales relatives à la sécurité, à la santé et à l'environnement se verront refuser l'accès aux ports des États membres. Comme critère pour l'application d'une telle mesure, le respect des normes pour chaque navire est évalué par rapport au respect des normes par son État du pavillon, déterminé sur la base des listes noire, grise et blanche d'États du pavillon qui sont établies par le mémorandum d'entente de Paris. En dernier ressort, il peut être décidé de refuser aux navires non conformes l'accès aux ports de la Communauté pour une durée indéterminée. Toutefois, si le navire concerné remplit un certain nombre de conditions, cette mesure peut être levée après trente-six mois. Ces conditions prévoient notamment que le navire ne doit pas battre le pavillon d'un État qui figure sur les listes noire et grise du mémorandum d'entente de Paris, qu'il doit être classé par un organisme agréé par l'UE et qu'il doit être géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé;

- **date de transposition** : la complexité du nouveau régime d'inspection requiert un travail de préparation approfondi de la part des États membres. C'est pourquoi la directive s'appliquera à tous les États membres à compter du même jour, au terme d'un délai de transposition de 36 mois.

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 1ère 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 « Mémorandum de Paris » sur le contrôle par l'État du port. Ce Mémorandum 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 Mémorandum, 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 Mémorandum de Paris,
- contribuer à l'application de législations communautaires existantes (par exemple en matière de sûreté) ou d'autres propositions du 3ème 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 intergouvernenemntal.

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.