

039095/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 11/06/08

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.6.2008  
COM(2008) 208 final

2005/0238 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE**

**concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du  
Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'Etat du port (refonte)**

(présentée par la Commission)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE**

**concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'Etat du port (refonte)**

**1. HISTORIQUE DU DOSSIER**

Date de la transmission de la proposition au PE et Conseil [document COM(2005) 588 final – 2005/0238 (COD)]	24.01.2006
Date de l'avis du Comité des Régions	15.06.2006
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	13.09.2006
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	25.04.2007
Date de l'adoption de la position commune:	17.04.2008

**2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION**

La proposition de refonte de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'Etat du port constitue un des éléments d'une série de mesures visant à renforcer et compléter l'arsenal législatif existant en matière de sécurité maritime.

Au-delà du nécessaire exercice de consolidation de la directive dans un texte unique afin de donner plus de cohérence à ce texte, la Commission vise une réforme en profondeur du système existant du contrôle par l'Etat du port afin de se concentrer sur les navires sous-normes qui font subir à la flotte européenne de qualité une concurrence déloyale.

L'objectif est double: d'une part, remplacer l'objectif individuel par Etat membre de contrôler 25% des navires par un objectif collectif, à l'échelle de l'ensemble de l'Union européenne, de contrôler la totalité des navires. D'autre part, opérer des inspections plus fréquentes sur les navires au profil de risque élevé. Trop de navires sous-normes passent aujourd'hui à travers les mailles du filet. Le nouveau système permettra de l'éviter tout en récompensant les navires de qualité par moins de contrôles, ce qui contribuera également à une utilisation plus efficace des ressources.

Les navires sous-normes qui ne font que transiter dans les eaux européennes sans faire escale dans un port présentent un risque particulier. C'est pourquoi la Commission entend également renforcer les inspections dans les mouillages au large.

Par ailleurs, la Commission propose le renforcement du régime de bannissement, en l'étendant à toutes les catégories de navires, en instituant une durée minimale de

bannissement et en prévoyant un bannissement définitif pour les navires ayant déjà fait l'objet de deux bannissements et qui sont détenus une troisième fois. La Commission propose également la publication de la liste noire des compagnies maritimes à basse performance.

Enfin, la proposition s'appuie, pour ce qui est de ses aspects techniques, sur les travaux d'experts menés au sein du Mémorandum de Paris (Paris MoU) en matière de contrôle par l'Etat du port.

### **3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE**

Les principes et les modalités essentielles proposés par la Commission pour la mise en œuvre du nouveau régime d'inspection sont généralement soutenus par le Conseil dans sa position commune adoptée à l'unanimité (Malte s'abstenant). A cet égard, le Conseil apporte son soutien à ce nouveau régime qui prévoit un contrôle de 100 % des navires avec une priorité pour les navires les moins bons.

La Commission souscrit à l'approche retenue par le Conseil en matière de flexibilité du nouveau régime d'inspections. Ce mécanisme est en effet essentiel pour garantir suffisamment de souplesse dans le fonctionnement du nouveau régime. 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 et qui correspond d'ailleurs à ce qui est prévu au titre de la directive actuelle, 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 car ceci constituerait un affaiblissement de l'objectif principal du nouveau régime d'inspections, à savoir l'inspection de tous les navires fréquentant les ports de l'Union européenne.

Le Conseil s'est néanmoins démarqué de manière significative de la proposition de la Commission sur un aspect important de celle-ci, en supprimant le bannissement définitif 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 dans sa position commune 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 Etats 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. C'est d'ailleurs ce que le Conseil lui-même a souhaité après l'accident du Prestige. 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'Etat du port dans les mouillages peut représenter la seule façon de contrôler ces navires.

#### **4. OBSERVATIONS DETAILLEES DE LA COMMISSION**

##### **4.1. Amendements acceptés par la Commission et repris intégralement ou en partie dans la position commune**

Les amendements 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 constituent des clarifications utiles, notamment sur le plan technique, de la proposition de la Commission. Les dispositions du système d'inspection existant, devenues obsolètes sont utilement supprimées tandis que les modalités du nouveau régime d'inspection sont davantage précisées, en tenant compte de l'évolution des travaux d'experts menés au sein du Mémorandum de Paris en matière de contrôle par l'Etat du port.

##### **4.2. Amendements acceptés par la Commission mais non repris dans la position commune**

Les amendements 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100, 103 constituent aux yeux de la Commission des clarifications utiles du texte de la proposition. Elle regrette donc que le Conseil n'ait pas repris ces amendements dans sa position commune.

L'amendement 17 qui introduisait une définition de ports permettait (en modifiant quelque peu le contenu de cette définition) d'inclure les mouillages dans le champ d'application de la directive.

Enfin, l'amendement 54 concernant le refus d'accès et plus particulièrement le bannissement permanent était soutenu par la Commission.

##### **4.3. Amendements rejetés par la Commission et non repris dans la position commune**

L'amendement 73 n'est pas utile dans la mesure où il introduit une référence à des tâches à mener par l'Agence européenne de sécurité maritime alors que celles-ci sont décrites de façon suffisante dans le règlement horizontal n° 1406/2002 relatif à l'Agence.

L'amendement 91 relatif à la réduction de 24/36 à 24/30 mois de la « fenêtre de temps » pour réaliser l'inspection des navires à risque faible ne correspond pas à l'objectif général de la proposition de la Commission visant à réduire la charge résultant des inspections pour les navires de qualité.

Enfin, la partie des amendements 34, 36 et 37 concernant les modalités de mise en œuvre pour la répartition des inspections entre les Etats membres n'est pas retenue dans la mesure où ils écartent tout recours possible à un mécanisme de flexibilité pour la réalisation des inspections. Un tel mécanisme est pourtant indispensable pour garantir le bon fonctionnement du nouveau régime d'inspections.

#### **5. CONCLUSIONS**

La Commission prend note de la position commune du Conseil adoptée à l'unanimité, qui ne modifie généralement ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition, tout en rappelant 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.