

Sécurité maritime: mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

2005/0239(COD) - 06/06/2008 - Position du Conseil

La position commune adoptée à l'unanimité reprend, en totalité ou en partie, 4 amendements proposés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture qui améliorent ou précisent le texte de la directive proposée. Toutefois, les autres amendements du Parlement européen n'ont pas été intégrés dans la position commune. Bien que le Conseil partage avec la Commission l'objectif de la proposition, il a apporté quelques ajustements :

Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) : l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS, de classe A) dans les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres a été acceptée par le Conseil. La position commune prévoit toutefois de modifier la proposition de la Commission en fixant avec précision les conditions dans lesquelles s'appliquera cette disposition obligatoire. En outre, le Conseil a suivi le Parlement en faisant référence dans la directive à la résolution A.917 (22) de l'OMI (Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)).

D'autre part, le Conseil a réexaminé le calendrier de mise en oeuvre (annexe II, partie I) proposé par la Commission afin de s'assurer que les contraintes de délais prévues peuvent être respectées en pratique par les parties concernées. Le Conseil estime qu'il convient d'indiquer que les navires de pêche équipés de l'AIS doivent maintenir celui-ci en fonctionnement à tout moment sauf dans certains cas particuliers.

Accueil des navires dans les lieux de refuge : le Conseil considère que les États membres devraient appliquer les directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (résolution A.949 (23) de l'OMI) qui prévoient que l'État membre a le droit d'accorder ou de refuser à un navire l'accès à un lieu de refuge. Selon la modification apportée par le Conseil, l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge fera l'objet d'une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base du plan pour l'accueil des navires et d'une décision prise par l'autorité compétente. Pour le Conseil, il est nécessaire de veiller à ce que les plans pour l'accueil soient élaborés sur la base des résolutions A.949 (23) de l'OMI (directives de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance) et A.950 (23) (Services d'assistance maritime).

En outre, le Conseil, par opposition à la Commission, estime que les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance devraient comporter des informations relatives au littoral des États membres, qui contribueraient à l'évaluation de la situation d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge. En ce qui concerne la communication de ces plans aux États membres voisins, le Conseil a introduit la possibilité pour les États membres d'exiger la confidentialité.

Le Conseil a également ajouté une définition des termes « autorité compétente », décrivant le rôle de celle-ci et visant à faciliter la compréhension de ces termes. L'objectif est de donner aux États membres suffisamment de souplesse dans l'organisation de leur autorité compétente, en tenant dûment compte de leurs structures internes en matière d'administration et d'organisation.

Autres questions : le Conseil a modifié la proposition de la Commission en ce qui concerne les mesures prises en cas de présence de glace. Sur ce point, les autorités compétentes devront agir sans préjudice du devoir d'assistance et de la réglementation internationale applicable.

Pour ce qui est de la disposition proposée en ce qui concerne les garanties financières, aux termes de laquelle les États membres auraient la possibilité de demander à l'exploitant d'un navire un certificat d'assurance ou une garantie financière, le Conseil estime qu'il ne convient pas de se référer à une autre proposition de la Commission en cours d'examen dans le cadre de la procédure de codécision (proposition relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires).

En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la directive modifiée, il est proposé de faire passer de 12 mois à 18 mois la période accordée aux États membres pour mettre en oeuvre les mesures nationales d'exécution de ce projet de directive.

Pour ce qui est du SafeSeaNet, la position commune du Conseil prévoit une disposition, fondée sur un amendement du Parlement, aux termes de laquelle la Commission veille à ce que SafeSeaNet soit opérationnel 24 heures sur 24.