

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

2005/0239(COD) - 04/09/2008

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de M. Dirk **STERCKX** (ADLE, BE), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

La commission parlementaire a réintroduit bon nombre d'amendements de 1^{ère} lecture :

Objectif : il est précisé que la directive vise à instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, ainsi que la sécurité portuaire et maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires. La directive fixe également les règles applicables à certains aspects des obligations des opérateurs de la chaîne du transport maritime en matière de responsabilité civile et instaure une protection financière adaptée des gens de mer en cas d'abandon.

Autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance : les députés proposent que chaque État membre désigne une autorité compétente qui a l'expertise requise et qui est indépendante en ce sens qu'elle a, au moment de l'opération de sauvetage, le pouvoir de prendre de sa propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires en détresse aux fins : de protéger des vies humaines, de protéger le littoral, de protéger l'environnement marin, de garantir la sécurité maritime et de minimiser le préjudice économique.

Navires ayant besoin d'assistance: la Commission, suivie en cela par le Parlement européen, a utilisé les termes « navires en détresse ». S'inspirant des directives de l'OMI pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance, la position commune utilise les termes « navires ayant besoin d'assistance ». Tout en approuvant le Conseil sur ce point, les députés entendent clarifier que le sauvetage de personnes à bord est réglé prioritairement par la convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage (SAR), qui est axée sur le sauvetage de vies humaines.

Traitement équitable du capitaine et de l'équipage : les députés souhaitent que les États membres appliquent la résolution LEG.3 (91) du comité juridique de l'Organisation maritime internationale, du 27 avril 2006, établissant des directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime. Ainsi, le capitaine et l'équipage devraient être traités de façon juste et ne pas être criminalisés en cas d'accident selon les députés.

Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT) : les navires effectuant des parcours internationaux et mouillant dans un port d'un État membre devront être équipés d'un système LRIT conformément à la convention SOLAS et aux normes de performance et exigences de fonctionnement adoptées par l'OMI. Les États membres et la Commission devront coopérer pour créer un centre européen de données LRIT (composante du système communautaire d'échange d'informations maritimes, SafeSeaNet) chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance.

Régime de responsabilité civile et de garantie financière : les députés proposent que les États membres déterminent le régime de responsabilité civile des propriétaires de navires et s'assurent que le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est régi par toutes les dispositions de la convention de 1996. Chaque État membre devra prendre les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon constitue une garantie financière de responsabilité civile conformément au plafond fixé par la convention de 1996.

Garantie financière : chaque État membre devra prendre les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon souscrive une garantie financière destinée à protéger les gens de mer employés ou engagés à bord de ce navire en cas d'abandon, conformément à la résolution A 930 (22) de l'OMI.

Certificat de garantie financière : l'existence et la validité des garanties financières seront attestées par un ou plusieurs certificats. Le certificat devra se trouver à bord du navire et une copie en sera déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État membre, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat. De l'avis des députés, l'absence de garanties financières ou d'assurances ne devrait pas dispenser un État membre de l'obligation d'aider un navire en détresse et de l'accueillir dans un lieu de refuge s'il est ainsi possible de limiter les risques pour l'équipage et l'environnement. La demande de présentation de d'un certificat d'assurance ou de garantie financière ne saurait avoir pour effet de retarder l'accueil d'un navire en détresse.

Régime de compensation pour les lieux et ports de refuge : les députés proposent que les États membres garantissent l'indemnisation des coûts et du préjudice économique potentiel subis par un port à la suite de l'accueil d'un navire en détresse, lorsque ces coûts et préjudice économique ne sont pas indemnisés dans un délai raisonnable par le propriétaire ou l'exploitant du navire, conformément à la directive et aux mécanismes internationaux de compensation existants.