

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

2005/0239(COD) - 24/09/2008 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative modifiant 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 recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière M. Dirk **STERCKX** (ADLE, BE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Le Parlement a réintroduit bon nombre d'amendements de 1^{ère} lecture :

Objectifs de la directive : les députés entendent préciser 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. L'autorité pourrait entre autres: i) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; ii) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime; iii) se rendre à bord du navire ou y envoyer une équipe en vue d'évaluer les avaries du navire et le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent; iv) si nécessaire, faire appel aux sauveteurs et les charger d'intervenir; faire en sorte que le navire soit piloté ou remorqué.

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 (OMI), 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. La Commission arrêtera, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle, et en coopération avec les États membres, les modalités et les exigences en matière d'installation des dispositifs LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes d'AIS (Automatic Identification System) des États membres. 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 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. 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. Tout propriétaire d'un navire battant pavillon d'un pays tiers devra également constituer une garantie financière, dès lors que ce navire entre dans la zone économique exclusive d'un État membre.

Abandon des gens de mer: 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 délivrés par les autorités compétentes des États membres. Les conditions de délivrance et de validité des certificats, en particulier les critères et les modalités d'octroi, seront définies par la Commission. Le certificat devra se trouver à bord du navire. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un État membre devra notifier aux autorités de cet État membre la présence à bord du certificat de garantie financière. Les députés préconisent en outre la reconnaissance mutuelle entre États membres des certificats.

Absence d'assurances : de l'avis des députés, l'absence de garanties financières ou de certificat d'assurance 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. Ainsi, la demande de présentation 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.