Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 19/12/2001 - Position du Conseil

La position commune, adoptée à l'unanimité, prend largement en compte la position exprimée par le Parlement européen en première lecture et notamment les éléments qui concernent: - l'obligation d'emport d'un système d'identification automatique des navires (système AIS) pour tout navire faisant escale dans un port d'un État membre; - l'échange des informations obtenues dans le cadre des systèmes d'organisation du trafic; - la définition des modalités d'accueil de navires en détresse, en tenant compte des travaux à l'OMI en la matière; - la nécessité d'une évaluation de l'application de la directive dans un délai raisonnable après son entrée en vigueur et la soumission d'un rapport circonstancié par la Commission au Parlement et au Conseil. Le Conseil a retenu une formulation différente de celle proposée par le Parlement en ce qui concerne les mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables. Il a toutefois considéré des principes similaires à ceux définis par le Parlement, à savoir : le respect de l'autonomie de décision du capitaine du navire, après que celui-ci ait été dûment informé des conditions météorologiques; la possibilité pour un État membre de prendre des recommandations ou autres mesures appropriées, ne préjugeant cependant pas de la décision finale du capitaine; l'utilisation de prévisions fournies par un service d'informations météorologiques qualifié et reconnu comme base des recommandations ou autres mesures appropriées. En ce qui concerne l'emport d'un système d'enregistrement des données de voyage ("boîtes noires"), le Conseil a introduit une obligation d'emport d'un système VDR pour tous les navires, y compris les navires de charge existants, soit selon le calendrier à définir dans le cadre de l'OMI, soit à des dates antérieures au 1er janvier 2008 (selon les catégories de navires) en l'absence de décision de l'OMI. Les données recueillies par de tels systèmes VDR seront utilisées dans le cadre des enquêtes après un accident maritime et publiées à l'issue de celles-ci. Le Conseil n'a pas repris les amendements concernant: - les mesures spécifiques concernant la mer Baltique; - l'obligation d'équipement des zones de refuge, ainsi que les éléments concernant le coût lié à l'accueil des navires en détresse; - l'indication de la capacité de la soute; - l'obligation de fournir un rapport des sociétés de classification aux centres côtiers exploitant un système de compte-rendu obligatoire; - l'indication de la classification "glace" du navire; - l'anticipation des dates d'entrée en vigueur de l'obligation d'emport de systèmes AIS. Le Conseil a enfin introduit les modifications suivantes dans le texte de la directive : - l'obligation spécifique des États membres d'assurer un suivi et prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les exigences de la directive soient rencontrées par tous les acteurs du transport maritime; - la distinction et la clarification des dispositions concernant les différents équipements : systèmesd'identification automatique (AIS), systèmes d'organisation du trafic, services de trafic maritime (STM), systèmes d'enregistreurs des données du voyage (VDR); - la clarification des obligations d'information pour les navires considérés comme présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement; - le respect du principe de subsidiarité en matière de sanctions applicables en cas de non respect des dispositions nationales adoptées en application de la directive.