Sécurité maritime: chargement et déchargement sûrs des vraquiers

2000/0121(COD) - 27/06/2001 - Position du Conseil

La position commune suit le principe général de la proposition de la Commission, qui vise à améliorer la sécurité des vraquiers, essentiellement en mettant en oeuvre dans la Communauté, un instrument de l'OMI, à savoir le "recueil BLU", qui établit à cet effet des orientations internationalement reconnues. En conséquence, le Conseil n'a introduit que des modifications techniques visant à appliquer le principe de subsidiarité, à faciliter la mise en oeuvre pratique de la directive et à garantir la clarté juridique. La position commune contient les éléments clés suivants : - des critères d'aptitude technique sont définis pour que les terminaux soient aptes à recevoir des vraquiers; ils doivent notamment disposer d'un système de contrôle de la qualité agréé; - les exploitants de terminal désignent des représentants de terminal ayant la responsabilité générale de la sécurité lors des opérations de chargement et de déchargement des vraquiers au terminal; - un plan de chargement et de déchargement doit être établi et les responsabilités du capitaine et du représentant du terminal doivent être clairement définies; - des procédures sont établies pour garantir une communication adéquate entre le navire et le terminal; - les autorités compétentes des États membres sont habilitées à intervenir si la sécurité du navire ou de l'équipage est compromise par les opérations de chargement ou de déchargement; - des procédures sont établies pour la réparation des avaries subies par le navire lors du chargement ou du déchargement. Dans cet esprit, la postion commune: - précise la portée de la directive en excluant les terminaux qui ne reçoivent des vraquiers qu'à titre exceptionnel et les cas dans lesquels le chargement ou le déchargement ne se font qu'à l'aide de l'équipement du vraquier concerné; - donne la possibilité aux terminaux de faire certifier leur système de contrôle de la qualité également selon des normes équivalentes à la norme ISO visée. Il est prévu, à l'intention des terminaux, une période transitoire pour obtenir la certification ainsi que la possibilité, pour les nouveaux terminaux, de commencer leur exploitation en attendant l'achèvement de la procédure de certification. Le Conseil a également introduit d'autres modifications concernant la comitologie, l'allongement de la période de référence des rapports prévus, la notification à l'OMI de l'adoption de la directive et la limitation des obligations de notification des sanctions initialement prévues. Il faut noter que le Conseil a repris à son compte, littéralement ou en substance, 12 des 15 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil s'est écarté de l'avis du Parlement en ce qui concerne la définition des "autorités compétentes". Il a estimé qu'il n'était pas justifié de demander que toute avarie du navire soit signalée à la société de classification et que seules les avaries les plus graves devaient l'être. Enfin, il n'accepte pas que le contrôle du travail à chaud à bord du navire ne figure pas parmi les obligations du représentant du terminal.