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

2000/0325(COD) - 29/05/2001

La commission a adopté le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) qui modifie la proposition dans le cadre de la procédure de codécision (1ère lecture). Si elle approuve pour l'essentiel les objectifs de la proposition, la commission estime que le champ d'application territorial des différentes mesures n'est pas toujours très clair et devrait être étendu. Etant donné que les catastrophes ne se produisent pas toujours dans les eaux territoriales, elle veut que, dans les zones maritimes situées au-delà des eaux territoriales, il soit obligatoire pour tous les bâtiments naviguant sous pavillon d'un État membre de l'UE et pour tous les navires faisant escale dans un port de l'UE de participer à un système d'assistance au trafic maritime. La rapport précise qu'il n'importe pas seulement que les postes de garde cotière et les autorités portuaires puissent recevoir et exploiter les données des transpondeurs; il importe également que ces données puissent être transmises par des moyens télématiques aux organes compétents des autres États membres. La commission veut modifier le calendrier pour l'installation des transpondeurs pour les différentes catégories de navires, en imposant des délais plus courts. Pour ce qui est de l'obligation d'installer des enregistreurs de données de voyage (les "boîtes noires"), la commission parlementaire entend éviter que les propriétaires de navires anciens (construits avant le 1er juillet 2002) soient contraints de procéder à des investissements excessifs pour respecter ces dispositions. Elle propose que l'installation de versions plus simples soit autorisée, à condition que les spécifications techniques soient conformes aux dispositions afférentes de l'OMI. Pour ce qui est des ports de refuge pour les navires en détresse, la commission estime que la proposition de la Commission européenne ne va pas assez loin. Elle a adopté un amendement demandant que les États membres assurent la disponibilite de suffisamment de ports et aussi de mouillages de refuge. Les États membres devraient également s'engager à doter les ports de refuge de navires de remorquage et d'infrastructures de réparation navale. Cependant, étant donné les risques que peut comporter pour un port le fait d'accueillir un navire en détresse, la commission souhaite que les ports soient promptement dédommagés pour les frais et dommages encourus et qu'il soit permis d'exiger que les navires faisant escale fournissent des preuves de leur solvabilité. Elle estime également qu'il conviendrait de fixer aux États membres un délai dans lequel ils seraient tenus de finaliser leurs plans pour l'accueil de navires en détresse. Concernant l'interdiction d'appareiller, la commission précise que les mesures ne s'imposent pas uniquement en cas de risque de pollution mais aussi lorsque des vies humaines sont en jeu. Au lieu de prévoir au niveau européen une interdiction générale d'appareiller en cas de tempête, il serait préférable que les autorités portuaires locales formulent des recommandations permettant de tenir compte des situations spécifiques. Le capitaine doit indiquer qu'il a pris connaissance des recommandations avant de prendre la décision de sortir du port ou d'y pénétrer, et doit communiquer sa décision motivée aux autorités portuaires. Enfin, le rapport préconise que les États membres prévoient que de puissants remorqueurs soient disponibles en permanence à proximité des routes maritimes importantes par mauvais temps.