

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

2005/0239(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Dirk **STERCKX** (ADLE, BE) en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de la Commission sur le système communautaire de suivi du trafic (3^{ème} paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- l'objectif de la directive est d'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 ;

- seuls les bateaux de pêche de plus de 24 m de long (plus de 15 m de long proposait la Commission) devraient être équipés du Système d'identification automatique (AIS) ;

- les navires de pêche équipés d'un AIS doivent le maintenir en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation. Conformément aux directives de l'OMI pour l'exploitation, à bord des navires, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la protection de son navire ;

- un nouvel article a été inséré en vue d'incorporer dans la législation communautaire les progrès réalisés au sein de l'OMI dans le domaine de l'utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT). Les États membres et la Commission devront coopérer pour créer pour le 31 décembre 2008 un centre européen de données LRIT chargé de traiter les informations de l'identification et du suivi à distance ;

- les navires en provenance d'un port extracommunautaire qui font route vers un port d'un État membre ou un ancrage dans les eaux territoriales d'un État membre et qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes devraient disposer d'une déclaration du chargeur comportant des données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques et la viscosité des huiles minérales qu'il doit transporter ;

- chaque État membre doit être en mesure de transmettre sans délai à l'autorité compétente d'un autre État membre qui en fait la demande les informations concernant le navire et les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord ;

- les députés ont souhaité établir un cadre juridique clair et précis pour les lieux de refuge des navires en détresse. Pour le Parlement, aucune « marge d'appréciation » ne devrait être laissée aux États membres dans ce domaine. A cette fin, chaque État membre devrait désigner une autorité indépendante qui aurait, 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 ;

- cette autorité aurait le pouvoir de : 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 d'évaluation 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; v) faire en sorte que le navire soit piloté ou remorqué ; en outre, l'autorité compétente devrait veiller à ce que les navires en détresse puissent être accueillis dans un lieu de refuge dans tous les cas où l'accueil d'un navire en détresse dans un lieu de refuge permet de limiter les risques en rapport avec les circonstances ;
- les États membres devraient respecter les directives de l'OMI sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime à l'égard de l'équipage d'un navire en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction ;
- les députés soulignent que les États membres doivent établir des plans en vue non seulement de répondre aux risques créés par les navires en détresse se trouvant dans les eaux relevant de leur juridiction, mais aussi de garantir l'accueil des navires et la protection des vies humaines ;
- l'absence de certificat d'assurance ou de garantie financière ne doit pas constituer, en soi, une raison suffisante pour un État membre de refuser d'accueillir un navire en détresse dans un lieu de refuge. Un État membre pourra toujours demander la présentation d'un certificat d'assurance pour compléter le dossier. Cette demande ne saurait toutefois avoir pour effet de retarder l'opération de sauvetage. Le rapport demande également la mise en place d'un système d'indemnisation pour couvrir ces cas exceptionnels et compenser le préjudice économique d'un port ;
- la Commission devrait veiller à ce que le système communautaire d'échange d'informations maritimes SafeSeaNet soit opérationnel 24 h sur 24 ;
- afin de ménager une période d'essai suffisante, le système européen de suivi du trafic des navires et d'information "SafeSeaNet" devrait être rendu pleinement opérationnel au 1er janvier 2009.