

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

2005/0239(COD) - 08/12/2008 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte dans leur intégralité 27 amendements à la position commune, adoptés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture. Il s'agit des amendements qui :

- améliorent la proposition de la Commission sur la question des lieux de refuge, en ce qui concerne les plans pour l'accueil de navires dans des lieux de refuge ainsi que l'assurance ;
- concernent la mise en place du centre européen de gestion des données LRIT pour le suivi des navires à longue distance, le réseau d'échanges de données maritimes SafeSeaNet, le traitement équitable des marins, la navigation en condition glace, les exigences concernant le chargement de marchandises dangereuses à bord ;
- concernent la comitologie, les tables de correspondance et l'entrée en vigueur de la directive ;
- intègrent des éléments de la proposition de directive concernant la responsabilité civile et l'assurance des propriétaires de navires, autre élément du Troisième paquet sur lequel n'avait pas encore été obtenu d'accord au Conseil à la date de la seconde lecture du Parlement européen.

Les amendements partiellement acceptés par la Commission sont les suivants :

- les amendements qui concernent la compensation des pertes économiques subies par les ports qui accueillent des navires en difficulté. La Commission soutient l'un des objectifs qui est de souligner l'importance que les États membres ratifient et/ou appliquent les conventions internationales en matière d'indemnisation des dommages de pollution. Toutefois, l'obligation pour les États membres de rembourser tous les coûts et dommages résultant d'une décision d'accueil est excessive et pose des problèmes d'ordre juridique et pratique. Pour la Commission, il est souhaitable que les États membres disposent d'un cadre juridique permettant l'indemnisation de tels préjudices, si cela se révélait nécessaire ;
- l'amendement qui vise à obliger les États membres à respecter les lignes directrices de l'OMI sur le traitement équitable des marins. Selon la Commission, ces lignes directrices devraient être prises en considération par les États membres, mais il serait difficilement envisageable de les rendre obligatoire en droit communautaire, compte tenu du fait qu'elles concernent essentiellement des questions liées à la procédure judiciaire et pénale, sans lien direct avec les objectifs de la directive ;
- l'amendement portant sur le champ d'application de la procédure de comitologie.

Enfin, la Commission a retenu en principe et/ou sous réserve de reformulation, les amendements concernant :

- l'intégration des systèmes AIS pour le suivi à courte distance des navires avec les systèmes VMS utilisés pour le contrôle des pêches ;
- le processus de décision liés à l'accueil de navires dans des lieux de refuge et les plans « lieux de refuge » ;
- la mise en place d'un centre européen de gestion des données LRIT, qui permettra le suivi à longue distance des navires battant pavillon des États membres et naviguant au large des côtes de l'UE ;

- la confidentialité des informations obtenues au travers de la directive, qu'il s'agisse des informations transmises par les navires par le biais des équipements AIS ou LRIT, ou bien des informations circulant entre États membres au travers du réseau communautaire SafeSeaNet d'échange de données maritimes ;
- la possibilité de développer dans le cadre de l'annexe III de la directive, les éléments constitutifs du réseau d'échanges de données maritimes SafeSeaNet ;
- l'utilisation des informations obtenues au travers de la directive pour la sûreté maritime ;
- le renforcement du contrôle du respect des règles de construction et de maintenance pour la navigation glace ;
- l'obligation faite aux navires d'informer les autorités côtières de la quantité de combustible de soute, quel que soit le volume à bord ;
- le renforcement des dispositions de la directive sur les indications à fournir par le chargeur au moment du chargement de marchandises dangereuses ou polluantes à bord;
- l'allègement du fardeau des notifications d'arrivée portuaires pesant sur les services réguliers fréquentant les ports communautaires.

Aucun amendement n'a été rejeté.