

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.6.2008
COM(2008) 310 final

2005/0239 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du
Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en
place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information**

(présentée par la Commission)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au PE et Conseil [document COM(2005)589 final – 2005/0239 COD]	9.01.2006
Date de l'avis du Comité des Régions	15.06.2006
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	13.09.2006
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	25.04.2007
Date de l'adoption de la position commune:	6.06.2008

2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition de directive modifiant la directive 2002/59 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information constitue un des éléments d'une série de mesures visant à renforcer et compléter l'arsenal législatif existant en matière de sécurité maritime.

Cette proposition vise à compléter, renforcer et clarifier la directive 2002/59/CE existante, sur les points suivants:

- Clarification et renforcement des dispositions de la directive actuelle concernant l'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge. Il s'agit d'instituer le principe de l'accueil des navires en détresse dans un lieu de refuge, sauf si l'évaluation de la situation conduit à une conclusion différente. Il s'agit également de garantir que des autorités indépendantes, responsables de la désignation du lieu de refuge le plus approprié, soient clairement identifiées et disposent des éléments nécessaires à une prise de décision rapide, y compris des informations précises sur les zones du littoral susceptibles d'être utilisées comme des lieux de refuge.
- Obligation d'installation d'équipements (AIS – Automatic identification Systems) permettant l'identification automatique des navires de pêche de plus de 15 mètres. Ces équipements permettront d'améliorer l'identification et la localisation des

navires de pêche, notamment par les navires de commerce, et de réduire ainsi les risques d'accident dont ils sont victimes.

- Généralisation de l'utilisation du réseau télématique d'échanges de données SafeSeaNet. Ce système, développé par la Commission et exploité par l'Agence européenne de sécurité maritime permettra aux autorités maritimes de connaître avec précision les mouvements des navires et leurs cargaisons.
- Obligation pour les chargeurs de fournir au capitaine des informations détaillées sur la cargaison, ce qui permettra notamment d'améliorer la lutte en cas de pollution sur la base d'une meilleure connaissance des caractéristiques physico-chimiques des produits.
- Dispositions permettant aux Etats côtiers de prendre des mesures appropriées afin de limiter les dangers que peuvent représenter pour la navigation la formation de glaces dans certaines zones maritimes du nord de l'Union européenne. Cette question est particulièrement importante compte tenu des risques accrus liés à l'augmentation des volumes de pétrole transportés en mer Baltique.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

Le Conseil s'écarte de manière significative sur un point substantiel de la proposition de la Commission, à savoir la question des lieux de refuge, ce que la Commission ne peut pas accepter. Le Conseil a en effet considérablement réduit la portée de la proposition de la Commission en supprimant d'une part le principe selon lequel les navires en détresse doivent être accueillis dans un lieu de refuge, sous réserve du résultat de l'évaluation de la situation, et d'autre part l'obligation pour les Etats membres de mettre en place une autorité indépendante pour évaluer la situation et prendre la décision.

Or, la Commission estime que cette indépendance est essentielle pour garantir que soit prise à temps la meilleure décision, à l'abri des pressions politiques locales, pour sécuriser un navire en grande difficulté ou confiner la pollution lorsqu'elle ne peut être évitée et permettre ainsi de réduire son impact, y compris pour des Etats voisins.

La Commission prend donc note de la position commune du Conseil adoptée à l'unanimité, tout en soulignant sa position divergente sur cette question centrale des lieux de refuge.

La Commission note en revanche que le Conseil se rallie à d'autres aspects de sa proposition, en acceptant en particulier : que les navires de pêche de plus de 15 mètres soient équipés de systèmes d'identification automatique, les AIS, afin de prévenir les risques de collision ; en reconnaissant le besoin de garantir que SafeSeaNet, c'est-à-dire le réseau communautaire d'échanges de données sur les navires, leurs mouvements et leurs cargaisons, fonctionne de façon continue 24h/24 7j/7.

4. OBSERVATIONS DETAILLEES DE LA COMMISSION

4.1. Amendements acceptés par la Commission et repris intégralement ou en partie dans la position commune

Les amendements 17, 20 et 22 constituent des clarifications utiles de la proposition de la Commission, notamment s'agissant de la définition du système LRIT et de l'ajout du texte international de référence (amendement 17).

4.2. Amendements acceptés par la Commission mais non repris dans la position commune

Les amendements 1, 4, 12, 16, 18, 25, 26, 27, 28, 30, 36, 42, 43 et 48 constituaient aux yeux de la Commission des clarifications et/ou ajouts utiles par rapport au texte de sa proposition.

Les amendements 5, 31 et 33 concernant la mise en place d'autorités compétentes ayant l'expertise requise et indépendantes en ce sens qu'elles ont le pouvoir de prendre de leur propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires en détresse dans un lieu de refuge font l'objet d'un soutien total de la Commission.

Il en est de même des amendements 8, 34, 39 et 40 concernant le principe de l'accueil dans un lieu de refuge.

La Commission avait également soutenu les amendements 13, 14 et 24 relatifs à la création d'un centre européen de données LRIT.

4.3. Amendements rejetés par la Commission et non repris dans la position commune

Les amendements 2, 45 et 46 qui ont pour effet de retarder l'installation de l'AIS à bord des navires de pêche ne sont pas compatibles avec l'objectif général de la proposition de la Commission, l'AIS étant une mesure importante pour contribuer à sauver des vies humaines.

L'amendement 3 portant sur la création, pour l'équipement en AIS de la flotte existante, d'un poste au budget en dehors de l'instrument financier d'orientation de la pêche n'est pas soutenu par la Commission. Elle rappelle que l'instrument applicable au plan communautaire en vue du soutien financier à l'installation d'équipements de sécurité tels que l'AIS est le fonds européen pour la pêche.

L'amendement 6 portant sur les navires en besoin d'assistance est en dehors du champ d'application de la directive, les interventions routinières sur des navires en besoin d'assistance devant en effet rester au niveau des Etats membres, en vertu du principe de subsidiarité. La proposition de la Commission concerne les lieux de refuge pour les navires en détresse.

L'amendement 11 prévoyant d'interdire aux navires non pourvus d'une assurance l'entrée dans les eaux territoriales des Etats membres est contraire au droit international et n'est donc pas accepté par la Commission.

Les amendements 21, 50, 51, 52, 53 et 54 concernant l'installation d'équipements AIS sur les seuls navires de pêche de plus de 24 m (contre 15 m dans la proposition de la Commission) réduisent la portée de la proposition de la Commission et ne sont donc pas acceptables. En

effet, les navires les plus petits (moins de 24 m) sont aussi les plus vulnérables aux risques de collision.

5. CONCLUSIONS

La Commission prend note de la position commune du Conseil adoptée à l'unanimité mais rappelle sa position divergente sur la question centrale des lieux de refuge (principe d'accueil des navires en détresse dans un lieu de refuge et obligation pour les Etats membres de mettre en place une autorité indépendante).