



Actualisée en mars 2007

## Un nouveau pas en avant pour la sécurité maritime en Europe






### Le 3<sup>ème</sup> paquet de mesures sur la sécurité maritime

#### *Poursuivre les efforts engagés*

Après les accidents de l'ERIKA le 12 décembre 1999 et du PRESTIGE le 13 novembre 2002, l'Union européenne avait immédiatement agi pour mettre en place un dispositif « défensif » visant à protéger l'Europe contre les risques d'accidents et de pollution. Ces initiatives ont conduit à un renforcement significatif des règles de sécurité à l'échelle européenne, et, dans certains cas, une réduction drastique de certains risques spécifiques, comme ceux posés par le transport de fioul lourd dans des pétroliers à simple coque.

La réaction vigoureuse de la Commission européenne au naufrage du *PRESTIGE* a permis de doter l'Union européenne de règles plus strictes.

-  Le 21 octobre 2003, l'Union a interdit les **pétroliers à simples coques** transportant du fioul lourd d'entrer ou de sortir des ports européens et adopté un calendrier de retrait des pétroliers à simple coque à l'horizon 2010. (Grâce à l'action déterminée de la Commission et des Etats membres, des règles similaires ont été adoptées au niveau international.)
-  L'Union dispose depuis l'année 2003 d'une **Agence européenne de sécurité maritime** chargée de veiller à la bonne mise en œuvre de la législation européenne en matière de sécurité maritime.
-  L'Union a renforcé la législation portant sur **le contrôle des navires par l'Etat du port, les sociétés de classification et le système de suivi et d'information du trafic** visant à l'amélioration de la surveillance du trafic dans les eaux européennes.



Ces efforts devaient être poursuivis afin de **remédier aux points faibles persistants du système de sécurité** et de garantir **un transport maritime performant et de qualité**, débarrassé du fléau des navires poubelles et **respectueux de l'environnement et des hommes**.

Dans sa Résolution sur le renforcement de la sécurité maritime, adoptée le 27 avril 2004 suite aux travaux de la Commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime (MARE), le Parlement européen a mis l'accent sur un certain nombre de mesures concrètes à prendre pour responsabiliser les différents intervenants du transport maritime et les autorités publiques responsables de la sécurité maritime.

Les mesures contenues dans le 3ème paquet comblent les lacunes relevées par le Parlement européen et cherchent à rétablir de façon durable les conditions d'une concurrence saine pour les transporteurs respectueux des règles internationales. Les efforts consentis par l'Union européenne, les pouvoirs publics nationaux et l'industrie doivent garantir la compétitivité du secteur en ne bénéficiant qu'aux opérateurs qui respectent les normes de sécurité. Les pavillons de complaisance doivent subir des contraintes plus fortes et les exploitants de navires sous-normes ne doivent plus pouvoir passer entre les mailles du filet.

### ***Agir sur les points faibles du système de sécurité maritime***

Le but principal de ce paquet n'est pas d'accentuer la pression sur le secteur mais plutôt sur les navires sous-normes. L'exemple le plus marquant est le manque de **réglementation sur la responsabilité de l'Etat du pavillon qui représente le véritable « chaînon manquant »** de la législation européenne. Il s'agit de s'assurer que les Etats membres contrôlent effectivement l'application des règles internationales à bord des navires qui battent leur pavillon.

En outre, les mesures proposées permettront de relâcher la pression là où on sait que les navires sont de bonne qualité et, à l'opposé, augmenter la pression et **les contrôles par l'Etat du port** pour les navires douteux afin de s'assurer qu'ils ne peuvent échapper à un contrôle sur le territoire de l'Union européenne.

Les sept mesures proposées dans ce nouveau paquet sur la sécurité maritime visent à compléter et à renforcer l'efficacité des mesures existantes pour prévenir les accidents et les pollutions, d'une part, et traiter les suites des accidents, d'autre part.

#### **Pollutions majeures par hydrocarbure (uniquement en Europe)**

Nom du navire	Année	Lieu	Pétrole perdu (t)
Torrey Canyon	1967	Scilly Isles, RU	119 000
Jakob Maersk	1975	Porto, Portugal	88 000
Urquiola	1976	Galicia, Espagne	100 000
Amoco Cadiz	1978	Bretagne, France	223 000
Independenta	1979	Bosphore, Turquie	95 000
Irenes Serenade	1980	Navarino Bay, Grèce	100 000
Haven	1991	Genoa, Italie	144 000
Aegean Sea	1992	Galicia, Espagne	74 000
Braer	1993	Shetland Islands, RU	85 000
Sea Empress	1996	Milford Haven, RU	72 000
Erika	1999	Bretagne, France	20 000
Prestige	2002	Galicia, Espagne	63 000

Source: International Tanker Owners Pollution Federation, Ltd



Le risque zéro n'existant malheureusement pas, il est essentiel que tout soit mis en œuvre afin d'éviter et de prévenir les catastrophes en mer.

## Renforcer la qualité des pavillons européens

**L'objectif de cette mesure est de s'assurer que tous les Etats membres contrôlent l'application des règles internationales par les navires qui battent leur pavillon.**

L'élargissement de l'Europe à 25 Etats membres, en particulier avec l'arrivée de Malte et de Chypre, a fait de l'Union européenne une **puissance maritime majeure** représentant 25% de la flotte mondiale. Dans ce contexte, l'Europe doit garantir que tous les Etats membres contrôlent effectivement le respect des normes internationales par les navires battant leur pavillon et disposent à cette fin d'administrations maritimes opérant selon des critères de qualité uniformes.

En incorporant dans le droit européen ces **règles du droit maritime international** tels que le Code de l'Organisation Maritime Internationale sur la responsabilité des Etats du pavillon, le schéma d'audits des Etats et une certification de la qualité des administrations nationales maritimes, la proposition permettra :

- ✚ de renforcer l'application des règles internationales de sécurité maritime ;
- ✚ de mettre en place des administrations maritimes performantes et de qualité ainsi qu'un système d'audit efficace des Etats du pavillon ;
- ✚ d'harmoniser l'application des conventions internationales entre les Etats membres ;
- ✚ d'accroître la coopération avec les Etats tiers et d'offrir aux pavillons tiers les mêmes avantages qu'aux pavillons européens (allègement des contrôles pour les pavillons de qualité) ;
- ✚ et de redorer l'image de la flotte européenne et la rendre attractive auprès des professionnels.

## Liste noire des pavillons établie par le Mémorandum de Paris

*As published in the Paris MOU annual report (2005). Effective from July 1st 2006*

<b>VERY HIGH RISK</b>	KOREA, DEMOCRATIC P. REP.
	ALBANIA
	TONGA
	HONDURAS
	COMOROS
	GEORGIA
	SLOVAKIA
	BOLIVIA
<b>HIGH</b>	SYRIAN ARAB REPUBLIC
	CAMBODIA
	ALGERIA
	LEBANON
<b>MEDIUM TO HIGH</b>	ST. VINCENT & GRENADINES
	TURKEY
<b>MEDIUM</b>	BRAZIL
	EGYPT
	UKRAINE
	TAIWAN



## La refonte de la législation en matière de contrôle par l'État du port

**L'objectif de cette mesure est de simplifier et d'améliorer la qualité et l'efficacité des contrôles par l'Etat du port, en se concentrant davantage sur les navires les plus à risque.** La proposition vise à engager une réforme en profondeur du régime du contrôle par l'Etat du port, à travers l'inspection de tous les navires faisant escale dans les ports européens, selon une fréquence dépendant de leur degré de risque : les navires les plus dangereux seront ainsi inspectés tous les 6 mois, alors que les navires de qualité seront soumis à des inspections moins fréquentes.

La Commission propose également le renforcement du régime de bannissement, en l'étendant à toutes les catégories de navires, en instituant une durée minimale de bannissement et en introduisant un bannissement permanent pour les navires multirécidivistes.

Il s'agit de répondre aux attentes exprimées par le Parlement européen et par le Conseil suite à l'accident du *PRESTIGE* en faveur d'un **renforcement du contrôle par l'Etat du port**. Les objectifs sont de **rendre plus dissuasif le régime communautaire** notamment vis-à-vis des navires présentant le plus grand risque tout en soulageant les exploitants des navires de qualité de possibles contrôles excessifs susceptibles d'handicaper leur compétitivité.

Enfin l'adoption d'un texte unique permettra d'apporter plus de lisibilité et plus de cohérence à une législation qui a connu, depuis 1995, des changements successifs pour renforcer les contrôles et étendre les domaines couverts par les inspections.

## La modification de la directive sur le « suivi du trafic »

**L'objectif de cette mesure est de définir un cadre juridique clair et précis sur les lieux de refuge afin de garantir que les autorités responsables de la désignation d'un lieu de refuge soient identifiées et disposent des éléments nécessaires à la prise de décision.**

Cette proposition a aussi pour objectif de **poursuivre le développement de l'outil SafeSeaNet**, plateforme d'échange de données entre les administrations maritimes des Etats membres, et ainsi d'obtenir une connaissance globale des mouvements des cargaisons dangereuses ou polluantes des navires naviguant dans les eaux européennes. Pour ce faire, la proposition vise à garantir que tous les Etats membres seront interconnectés au travers de SafeSeaNet.

La proposition de la Commission répond là encore aux requêtes du Parlement européen qui, dans sa résolution MARE, insistait sur l'importance de clarifier et de renforcer les dispositions de la directive de 2002 sur les lieux de refuge et le développement de la plate-forme d'échange de données européennes SafeSeaNet.

Enfin, pour **améliorer la sécurité des pêcheurs** en mer, il est proposé que les navires de pêche de plus de 15 mètres soient dotés de systèmes d'identification automatique (AIS), comme le sont déjà les navires à passagers et les navires de commerce, afin de réduire les risques de collisions en mer tout en examinant les synergies possibles avec les systèmes de suivi et de contrôle des flottes de pêche.



## Améliorer les règles en vigueur concernant les sociétés de classification

**L'objectif de cette mesure est d'améliorer radicalement la qualité du travail des organismes chargés des tâches d'inspection, de visite et de certification des bateaux au nom des Etats membres – dites sociétés de classification.**

La proposition vise à instituer un nouveau système indépendant de contrôle de la qualité des tâches de certification effectuées par les sociétés de classification agréées par la Communauté. Cela se fera par la généralisation et le renforcement, dans une logique d'indépendance, de la structure déjà existante, mise en place par les dix plus grands organismes agréés.

Par ailleurs, la proposition renforcera les obligations de transparence et de coopération technique des organismes agréés. Enfin, il est envisagé de réformer le système de sanctions actuel qui ne connaît que la suspension ou le retrait de l'agrément: l'évaluation des organismes agréés par la Commission pourra désormais donner lieu aussi à l'imposition de sanctions financières.

## Proposition de directive sur les enquêtes après accidents

**L'objectif de cette mesure est de mettre en place un cadre commun dans l'Union européenne afin de garantir l'efficacité, l'objectivité et la transparence des enquêtes techniques maritimes après accidents.**

La proposition permettra d'identifier en temps utile les renseignements qui peuvent faire l'objet de recommandations afin de prévenir de futurs sinistres du même type et de réduire ou d'éliminer les risques liés au transport maritime auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement des Etats membres.

Cela concerne l'harmonisation des procédures **d'enquêtes techniques** qui seront réalisées selon une méthodologie commune, conformément à ce qui est prévu dans les conventions internationales et qui seront conduites **indépendamment des enquêtes judiciaires** destinées à établir les responsabilités civiles et pénales. Le soutien de l'Agence pour la Sécurité Maritime permettra entre autre **la mise en place d'un système d'information et d'analyse sur les événements de mer.**

## Un règlement sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages aux passagers en cas d'accident

**L'objectif de cette mesure est d'intégrer les dispositions internationales de la Convention d'Athènes de 2002 dans un règlement européen sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages aux passagers en cas d'accidents.**

Il s'agit d'offrir la garantie à tous les passagers montés à bord de bateaux, quel que soit leur trajet, tout comme aux transporteurs, qu'ils bénéficient en cas d'accident d'un cadre juridique déterminant leurs droits et obligations qui soit harmonisé. Le niveau d'ambition de cette harmonisation des régimes de responsabilité doit être suffisamment élevé afin d'assurer non seulement une plus juste réparation des dommages mais également une meilleure prévention des accidents.

De ce point de vue, le régime mis en place par le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ("la Convention d'Athènes de 2002")



servira de référence. La Convention d'Athènes de 2002 est un texte modèle qui précise clairement les droits et obligations des passagers et des transporteurs. Elle prévoit pour certains types de dommages un régime de responsabilité sans faute du transporteur, fixe des montants maximaux d'indemnisation suffisamment élevés, exige de tous les transporteurs qu'ils souscrivent une police d'assurance et permet au plaignant de s'adresser directement à l'assureur pour obtenir réparation.

## Une directive sur la responsabilité civile des propriétaires de navires

**L'objectif de cette mesure est de responsabiliser davantage les propriétaires de navires afin d'assurer une meilleure prévention des dommages.**

L'objectif de cette mesure est de fixer un minimum de règles qui soient communes à tous les Etats membres en matière de responsabilité civile et d'assurance des propriétaires de navires. Il s'agit de définir des règles qui permettent véritablement à la fois de prévenir les accidents et de réparer les dommages.

La Commission entend mettre un terme au système actuel qui permet aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité jusqu'à un certain plafond lorsqu'ils commettent des négligences graves à l'origine de pollutions majeures. Pour parvenir à ce résultat, la Commission a mis sur pied une stratégie en deux temps. Dans un premier temps, la Convention de 1996 sur la responsabilité civile des propriétaires des navires devra être mise en œuvre à l'échelle de l'UE. Dans un second temps, la Commission demandera un mandat pour lancer un processus de révision de cette Convention à l'OMI, après consultations des partenaires concernés et une analyse économique du secteur.

Afin de mieux répondre aux intérêts des victimes d'accidents et de contribuer à la lutte contre les navires sous-normes, la Commission estime aussi nécessaire de compléter le dispositif en matière de responsabilité par la création d'un système de garantie financière obligatoire des propriétaires des navires.

## Etat d'avancement des discussions au Conseil des ministres et au Parlement européen sur le 3<sup>ème</sup> paquet

Les deux institutions ont entamé l'examen du 3<sup>ème</sup> paquet en 2006. Des avancées ont été enregistrées en 2006 au niveau du Conseil, sous Présidence autrichienne et finlandaise, en particulier sur la proposition relative au suivi du trafic et sur la proposition en matière de contrôle par l'Etat du port. Les discussions continuent actuellement sous Présidence allemande, notamment sur la proposition relative à l'indemnisation des passagers en cas d'accident et sur la proposition portant sur les enquêtes après accidents. Le Parlement européen a également bien progressé dans l'examen des 7 propositions et se rallie généralement aux orientations proposées par la Commission. Il aura ainsi rendu son avis sur les 7 propositions fin avril. La Commission espère que l'ensemble du 3<sup>ème</sup> paquet sera adopté, au plus tard sous Présidence française au 2<sup>ème</sup> semestre 2008.

