

Avis sur la proposition de règlement (CE) du Conseil concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

(95/C 236/12)

Le 13 mars 1995, le Conseil a décidé, conformément à l'article 84, paragraphe 2, du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 10 mai 1995 (rapporteur: M. Whitworth).

Le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant lors de sa 326^e session plénière des 31 mai et 1^{er} juin 1995 (séance du 31 mai 1995).

1. Introduction

1.1. La présente proposition de règlement du Conseil est la première composante d'un programme d'action contenant une série de propositions de décisions du Conseil visant à améliorer la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, qui est exposé dans la résolution du Conseil du 22 décembre 1994 consacrée à cette question.

1.2. La résolution invite également les États membres et la Commission à appuyer un certain nombre d'initiatives en cours au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Conseil demande en outre à la Commission de développer une série d'autres mesures pertinentes mentionnées dans son programme d'action.

1.3. Toutes ces activités en cours font partie intégrante du développement de la politique commune de la sécurité maritime qui a fait l'objet d'une approbation sans réserve du Comité économique et social dans son avis sur la communication de la Commission en la matière (doc. CES 1170/93 du 24 novembre 1993). Les éléments pertinents de cette politique ont désormais gagné en urgence depuis le naufrage du transbordeur roulier de passagers « Estonia », le 28 septembre 1994.

2. La proposition de la Commission

2.1. La proposition à l'examen vise à garantir l'application obligatoire, à partir du 1^{er} juillet 1996, du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM) de l'OMI à toutes les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers de mer sur une ligne régulière à destination ou à partir de ports communautaires.

2.2. Ce code a été adopté par l'OMI, en mai 1994, en tant que partie intégrante de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et sa mise en application s'échelonne en fonction du type de navire, de juillet 1998 à juillet 2002. Par conséquent, la Commission propose que la date d'application aux transbordeurs rouliers de passagers communautaires soit avancée de deux années et que le code s'applique aux services nationaux et internationaux.

3. Le Code ISM

3.1. Avant tout, le code requiert des compagnies de navigation qu'elles établissent et appliquent des normes de haute qualité pour la gestion et l'exploitation de leurs navires. Cette exigence implique la mise en œuvre de politiques écrites appropriées ainsi que des procédures d'exploitation et de réponse à des situations d'urgence et la définition précise de domaines de responsabilité à terre et en mer. Le code stipule également un contrôle régulier dès lors que les critères initiaux ont été établis et les procédures nécessaires mises en place.

3.2. Les gouvernements sont tenus de s'assurer par eux-mêmes que les dispositions du code sont respectées par les compagnies de navigation exploitant des transbordeurs sur leur territoire. La conformité sera notifiée, d'une part, par un document de conformité délivré par leur administration maritime à la compagnie de navigation, dès lors qu'il est vérifié que les procédures de la compagnie sont conformes, et, d'autre part, par un certificat de gestion de la sécurité pour chaque navire, en s'assurant que ces procédures sont appliquées à bord du navire concerné.

3.3. Le code sera accompagné d'orientations détaillées de l'OMI sur son application destinées aux administrations.

4. Observations générales

4.1. Le Comité appuie sans réserve la proposition visant à donner le plus tôt possible un caractère obligatoire au Code ISM pour les transbordeurs rouliers de passagers. Il souligne qu'il ne s'agit que d'un premier pas vers le programme global exposé dans la résolution du Conseil de décembre 1994 qui comprend des aspects techniques et sociaux. Il invite la Commission à élaborer ses propositions le plus rapidement possible, afin que les autres éléments du programme puissent entrer en vigueur, et les États membres à apporter tout leur soutien aux différentes initiatives en cours au sein de l'OMI visant à renforcer la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers.

4.2. Le fait que la proposition de règlement (CE) présentée par la Commission ait pour base un instrument OMI coïncide entièrement avec la politique défendue

par le CES dans plusieurs de ses avis sur la législation communautaire dans le domaine maritime. Le Comité souscrit une fois encore à cette démarche.

4.3. On admet qu'il faudra encore fournir beaucoup d'efforts pour que les compagnies exploitant les services de transbordeurs rouliers de passagers et les administrations des États membres soient en mesure d'observer dès le 1^{er} juillet 1996 les dispositions de la proposition de règlement. A moins que les compagnies ne disposent déjà de procédures écrites complètes et les administrations maritimes du personnel qualifié pour vérifier la conformité avec les prescriptions du code tant au niveau de l'administration portuaire qu'à bord, les quatorze mois désormais restants seront à peine suffisants, étant donné notamment que les orientations de l'OMI stipulent l'entrée en vigueur du système de gestion de la sécurité de la compagnie trois mois avant la délivrance d'un document de conformité.

4.4. Certains États membres remettent déjà en question la date de juillet 1996. Néanmoins, le Comité estime que toute dérogation au calendrier fixé devra être étroitement circonscrite et limitée aux petites compagnies exploitant pour une courte durée des services intérieurs dans des eaux protégées.

4.5. Le Comité considère que les administrations des États membres devront examiner scrupuleusement les documents de conformité et les certificats de gestion de sécurité délivrés aux navires de pavillon non communautaire par les administrations de l'État du pavillon ou les sociétés de classification et ne les accepter qu'une fois assurées que l'autorité d'émission exige des normes de conformité semblables aux leurs.

4.6. Dans ce contexte, le Comité attache une importance particulière au respect du point 6 du code traitant des ressources et du personnel et particulièrement de ses dispositions relatives au capitaine et à l'équipage. Les administrations des États membres doivent garantir que les équipages de tous les navires soumis au règlement remplissent les exigences de la directive 94/58/CE du Conseil concernant les niveaux minimaux de formation et la capacité à communiquer. Une attention particulière doit être accordée aux navires de quelque pavillon que ce soit dont l'équipage est constitué de marins non communautaires et à la capacité de ces derniers à communiquer avec les passagers dans une situation d'urgence.

4.7. Une autre observation importante concerne les relations entre la (ou les) « personne(s) désignée(s) » mentionnée(s) au point 4 du code et les capitaines des navires de la compagnie dont les responsabilités et l'autorité sont définies au point 5 du même code. La (ou les) première(s) devrait (devraient) être dotée(s) des qualifications appropriées et être apte(s) à inspirer confiance au personnel navigant.

5. Observations particulières

5.1. Intitulé

5.1.1. L'intitulé de la proposition de règlement peut induire en erreur dans la mesure où il révèle une approche bien plus globale s'étendant à toute la gamme des activités comprises dans la résolution du Conseil. Il serait préférable de le modifier comme suit : « concernant l'application obligatoire du Code ISM aux transbordeurs rouliers de passagers ».

5.2. Article 2

5.2.1. La définition de « transbordeur roulier » devrait être modifiée de manière à préciser clairement qu'elle couvre les navires qui transportent des véhicules routiers ou ferroviaires.

5.2.2. Il importe de définir à l'article 3 la notion de « ligne régulière ».

5.3. Article 5

5.3.1. Le Comité attache une grande importance à la disposition de l'article 5.2 qui stipule qu'en cas d'émission par une société de classification de documents de conformité ou de certificats de gestion de sécurité, les États membres ne peuvent s'en remettre qu'à un organisme remplissant les critères fixés dans la directive 94/57/CE du Conseil.

5.3.2. L'article 5.4 devrait être modifié de manière à reprendre les dispositions pertinentes des orientations de l'OMI (qui ont été adoptées après l'élaboration de la proposition de règlement) relatives aux périodes de validité et de vérification des documents de conformité et des certificats de gestion de la sécurité. Le neuvième considérant devrait être aligné en conséquence. Il conviendrait de joindre au règlement une annexe 2 reprenant les orientations.

5.4. Article 6

5.4.1. L'article 6.3 permet aux États membres de reconnaître les documents de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par les pays tiers — à savoir les États du pavillon des transbordeurs battant pavillon non communautaire qui exploitent sur des lignes régulières à destination ou à partir de ports de la Communauté. Le Comité est guidé par le souci d'éviter que cette disposition ne permette de reconnaître des exploitants qui ne respectent pas les normes. Cet article devrait être facultatif et non obligatoire. Il faudrait davantage mettre l'accent sur la condition énoncée « s'ils ont établi à sa satisfaction qu'ils garantissent le respect des dispositions du présent règlement » et en faire

dépendre la reconnaissance. En outre, l'article devrait comporter une référence particulière au respect du point 6 du code (voir le paragraphe 4.6 ci-dessus).

5.5. Article 7

5.5.1. La disposition selon laquelle un État membre peut demander la suspension de l'exploitation de l'intégralité d'un service par une compagnie élargit le pouvoir conféré par les dispositions relatives au contrôle par l'État du port de retenir un navire. Il est évident que ce pouvoir ne serait exercé que dans le cas où une situation de grand risque surviendrait après l'émission ou la reconnaissance du document de conformité et du certificat de gestion de la sécurité. L'article devrait prévoir l'annulation de la suspension, une fois le risque écarté, et l'application de la procédure complète uniquement en cas de contestation de la suspension.

5.5.2. En outre, l'autorité donnée à la Commission, à l'article 7 (c), d'annuler toute décision d'un État membre à cet égard pourrait contraindre un État membre à autoriser une compagnie à exploiter des services de transport, alors qu'il a jugé que certains aspects de l'exploitation comportent un risque, et va à l'encontre du principe de subsidiarité. Il serait préférable de

transmettre à l'État membre sous forme de demande la position de la Commission résultant de la comitologie.

5.6. Article 8

5.6.1. Il conviendrait de préciser qu'il est fait référence aux orientations de l'OMI.

6. Synthèse et conclusions

6.1. Le Comité soutient sans réserve la proposition visant à donner, à compter du 1^{er} juillet 1996, un caractère obligatoire au Code ISM pour les transbordeurs rouliers de passagers. Il considère que toute dérogation à cette exigence devra être étroitement circonscrite et limitée aux petites compagnies exploitant pour une courte durée des services intérieurs dans des eaux protégées.

6.2. Une importance particulière est attachée au respect du point 6 du code portant sur les ressources et le personnel.

6.3. Avant d'accepter les documents de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par des administrations ou des sociétés de classification non communautaires, les administrations des États membres devraient être entièrement assurées que l'autorité d'émission exige des normes de conformité semblables aux leurs.

Fait à Bruxelles, le 31 mai 1995.

Le Président
du Comité économique et social
Carlos FERRER
