

— À l'article 20 de la proposition à l'examen, la décision 73/391/CEE du Conseil est abrogée. En revanche, l'annexe III de la proposition mentionne aussi la décision 76/641/CEE du Conseil sous le titre «Décision abrogée avec sa modification». Pour des raisons d'exhaustivité, l'article 20 de la proposition devrait dès lors abroger également la modification apportée par la décision 76/641/CEE.

2.6 Il convient en outre d'accorder une attention toute particulière à l'exactitude des traductions, étant donné que des imprécisions peuvent entraîner des incertitudes juridiques et des applications erronées.

Bruxelles, le 30 juin 2004.

Le Président
du Comité économique et social européen
Roger BRIESCH

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté»

(COM(2003) 767 final — 2003/0291 COD)

(2004/C 302/05)

Le 13 janvier 2004, le Conseil de l'Union européenne a décidé, conformément à l'article 80, paragraphe 2 du traité instituant la Communauté européenne, de solliciter l'avis du Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 10 mai 2004 (rapporteuse: M^{me} BREDIMA-SAVOPOULOU).

Lors de sa 410^{ème} session plénière des 30 juin et 1^{er} juillet 2004 (séance du 30 juin 2004), le Comité économique et social européen a adopté l'avis suivant par 155 voix pour, 2 voix contre et 4 abstentions.

1. Introduction

1.1 Le code international pour la gestion des navires et la prévention de la pollution (code ISM) a été adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1979 pour promouvoir le développement d'une culture générale de la sécurité et d'une conscience environnementale dans les transports maritimes. En 1994, l'OMI a décidé de rendre ce code obligatoire en intégrant un nouveau chapitre IX intitulé «Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires» dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974.

1.2 L'application obligatoire du code a été réalisée en deux phases. Le 1^{er} juillet 1998, il est devenu obligatoire pour les compagnies exploitant des navires à passagers, pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz et vraquiers d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonnes qui effectuent des voyages internationaux. Le 1^{er} juillet 2002, le code est devenu obligatoire pour les compagnies exploitant d'autres navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonnes qui effectuent des voyages maritimes internationaux.

1.3 Après la tragédie de l'Estonia, l'UE a décidé d'appliquer le code ISM de manière anticipée aux transbordeurs rouliers de passagers effectuant des voyages internationaux et nationaux au sein de la Communauté et ce, en adoptant, le 8 décembre 1995, le règlement (CE) n° 3051/95 qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1996 ⁽¹⁾. Dans l'avis qu'il a rendu sur ce document, le CESE s'est félicité de l'action proposée et a exprimé son soutien à l'initiative de la Commission ⁽²⁾.

1.4 Le règlement a été modifié deux fois: a) par le règlement n° 179/1998 ⁽³⁾ concernant l'application uniforme des attestations et certificats du code ISM pour les transbordeurs effectuant des liaisons en Europe, b) par le règlement n° 1970/2002 ⁽⁴⁾ qui actualise les dispositions du règlement en tenant compte des modifications du code ISM adoptées par l'OMI. Le règlement est entré en vigueur le 26 novembre 2002.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, du 8 décembre 1995, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, JO L 320 du 30.12.1995, p. 14.

⁽²⁾ JO C 236 du 11.9.1995, p. 42.

⁽³⁾ JO L 19 du 24.01.1998, p. 35.

⁽⁴⁾ JO L 302 du 6.12.2002, p. 3.

2. La proposition de la Commission

2.1 Lors de l'adoption du règlement (CE) n° 3051/95, les États membres et le Parlement européen ont déclaré que l'application du code ISM aux transbordeurs rouliers de passagers constituait à la fois une priorité et la première d'une série d'initiatives durables visant à améliorer la sécurité maritime.

2.2 Le règlement proposé est de nature plus générale. Il vise à remplacer le règlement (CE) n° 3051/95 et son principal objectif est d'appliquer le code de manière correcte, stricte et harmonisée dans tous les États membres comme dans les pays en voie d'adhésion. Le règlement conservera parallèlement les règles communautaires existantes en matière d'ISM applicables aux transbordeurs rouliers opérant sur des lignes régulières à destination ou en provenance des ports européens, quel que soit leur pavillon.

2.3 Le règlement à l'examen s'applique à toutes les compagnies exploitant en mer un ou plusieurs des navires suivants:

- navires de charge battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages nationaux et internationaux,
- navires à passagers battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages internationaux,
- navires à passagers de classe A ou B telles qu'elles sont définies à l'article 4 de la directive 98/18/CE, effectuant des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon,
- transbordeurs rouliers de passagers assurant des services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté, quel que soit leur pavillon,
- navires de charge assurant des services de cabotage pour la collecte de marchandises à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté, quel que soit leur pavillon.

2.4 Le champ d'application du règlement proposé est fondé sur les dispositions du chapitre IX de la convention SOLAS et couvre tous les navires entrant dans le champ d'application de la convention SOLAS et battant pavillon d'un État membre, même s'ils effectuent des voyages nationaux. Néanmoins, pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, les dispositions ne s'appliqueront qu'aux navires à passagers opérant à plus de 5 milles de la côte, quel que soit leur pavillon.

2.5 Toutes les compagnies exploitant au moins un des navires précités devront respecter le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), reproduit au chapitre I de l'annexe. Les États membres devront se conformer aux lignes directrices sur la procédure de certification (dispositions pour les administrations concernant la mise en œuvre du code ISM) telle qu'elle est décrite au chapitre II de l'annexe.

3. Observations générales

3.1 Le code ISM constitue l'une des principales avancées de l'OMI dans le domaine de la sécurité maritime étant donné qu'il définit le cadre d'application de ses conventions. Comme il l'a déjà déclaré dans ses avis précédents, le CESE estime que le règlement n° 3051/95 a rendu un précieux service en anticipant de deux ans l'application du code ISM aux transbordeurs rouliers de passagers et en étendant son application à des navires effectuant des voyages maritimes nationaux.

3.2 En ce qui concerne les compagnies exploitant des navires à passagers et navires de charge effectuant des voyages internationaux, le CESE note que l'objectif de la proposition de règlement a déjà été atteint, étant donné que l'obligation de respecter le code ISM découle de la convention SOLAS. De même, pour ce qui est des compagnies exploitant des transbordeurs rouliers de passagers effectuant des voyages nationaux, l'objectif a été réalisé par la mise en œuvre du règlement n° 3051/95.

3.3 La principale raison avancée par la Commission pour justifier l'élaboration de cette proposition est la suivante: la transposition de l'ensemble du code ISM et des lignes directrices pertinentes de l'OMI dans la législation communautaire renforcera la mise en œuvre effective du code ISM au sein de la Communauté. Le CESE souscrit à ce point de vue et adhère pleinement à cet objectif dans la mesure où il se rapporte aux navires auxquels le code ISM est déjà applicable. Cependant, pour ce qui est de la valeur ajoutée de l'extension proposée de l'application du code ISM à d'autres types de navires, le CESE formule les observations suivantes:

3.3.1 Le code ISM est le résultat d'une initiative de l'industrie qui souhaitait mettre au point un outil visant à promouvoir une navigation de qualité. Comme prévu, l'expérience enregistrée depuis l'application obligatoire au niveau mondial du code ISM en 1998 a fait apparaître les forces et les faiblesses du code. Il est généralement admis qu'il convient de mieux faire comprendre à la communauté maritime (États du pavillon, sociétés de classification et compagnies de navigation) les objectifs du code afin d'améliorer les relations entre ceux qui délivrent les certificats ISM et d'uniformiser les normes de formation pour les enquêteurs du code ISM. L'engagement des hauts responsables constitue la base d'une bonne gestion de la sécurité. En matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement et la motivation des acteurs à tous les niveaux qui déterminent le résultat final. Si l'on n'essaie pas de comprendre le fonctionnement du secteur maritime, le code ISM pourrait rester lettre morte et apporter de l'eau au moulin des sceptiques.

3.3.2 L'évaluation des risques constitue aujourd'hui un objectif et un outil fiable largement utilisés pour l'estimation des améliorations en matière de sécurité. Conformément à cette approche et compte tenu du besoin avéré, l'application obligatoire du code ISM au sein de l'UE aux transbordeurs rouliers assurant des services réguliers à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté était pleinement justifiée et encouragée. Pour les mêmes raisons, l'application des lignes directrices à tous les autres navires effectuant des voyages nationaux a jusqu'à présent été laissée, à juste titre, à la discrétion des administrations nationales, sur la base du principe de subsidiarité. Le CESE n'a connaissance d'aucune législation nationale étendant la mise en œuvre obligatoire du code ISM à d'autres navires effectuant des voyages nationaux.

3.3.3 Le code ISM, conçu pour les navires effectuant des voyages internationaux, et donc hors de portée des administrations et des compagnies, impose des obligations majeures aux compagnies et à leurs navires, exige le respect des conventions internationales et encourage l'adoption des normes de l'industrie. Par ailleurs, le régime de sécurité des navires de charge effectuant exclusivement des voyages nationaux est défini par les législations nationales et par conséquent, ces navires risquent de devoir se soumettre au régime applicable aux navires de charge effectuant des voyages internationaux.

3.3.4 Le CESE, en tant que gardien, entre autres, des intérêts des petites et moyennes entreprises d'Europe, est préoccupé par l'application obligatoire du code ISM aux PME de navigation effectuant exclusivement des voyages nationaux. À la lumière des considérations qui précèdent, il conviendrait que la proposition de règlement prenne en considération les formalités bureaucratiques et le coût de mise en conformité qui découleront de son application aux navires de ces compagnies. Dès lors, il conviendra de prévoir une souplesse d'application ou des dérogations.

4. Observations spécifiques

4.1 Article 3 — Application

4.1.1 Le CESE estime que des dérogations pourraient s'avérer nécessaires pour des raisons pratiques dans le cas des petits navires de charge et des navires de passagers effectuant des voyages nationaux et tout particulièrement si ces navires sont exploités par le propriétaire lui-même ou sous son contrôle direct.

4.2 Article 4 — Prescriptions relatives à la gestion de la sécurité

4.2.1 Par voie de conséquence, les navires susmentionnés risquent de devoir se soumettre au régime applicable aux navires effectuant des voyages internationaux. Le CESE estime que le règlement devrait préciser quelles obligations fondamentales du code ISM pourraient concerner ces navires.

4.3 Article 5 — Certification

4.3.1 Le CESE souscrit à l'application obligatoire du processus de certification, qui constitue la principale justification valable du règlement proposé.

4.3.2 En ce qui concerne les paragraphes 2 et 6, il est à noter que les attestations de conformité et les certificats de gestion de la sécurité peuvent également être délivrés par une administration à la demande de celle de l'État battant pavillon.

4.3.3 Le CESE réaffirme que les paragraphes 4 et 9 de l'article 5 nécessitent une clarification et une harmonisation avec les dispositions du code ISM, étant donné qu'ils imposent des restrictions inutiles et prêtent à confusion.

4.4 Article 7 — Procédure de sauvegarde

4.4.1 La procédure de sauvegarde devrait impliquer l'État membre ou l'État du pavillon qui a délivré l'attestation de conformité et qui risque de devoir suspendre la validité du document ou de le retirer.

4.5 Article 9 — Établissement de rapports

4.5.1 L'article évoque un formulaire pour les rapports qui doit être établi par la Commission. Il ne précise toutefois pas ce que doit contenir le rapport. Il faudrait déterminer si le rapport doit porter sur le respect par les États membres du règlement et, plus spécifiquement, des procédures de certification ou sur la conformité des compagnies et de leurs navires, comme peuvent le prouver les contrôles de l'État du pavillon et du port.

4.6 Article 13 — Entrée en vigueur

4.6.1 Dans la logique des commentaires formulés pour les articles 3 et 4, le CESE considère que la période transitoire d'un an pour la mise en conformité des navires de charge et des navires de passagers effectuant des voyages nationaux est adéquate.

5. Conclusions

5.1 Le CESE soutient la transposition intégrale du code ISM et des lignes directrices applicables de l'OMI dans le droit communautaire par le biais du nouveau règlement visant à remplacer le règlement n° 3051/95. Dans la pratique, la valeur ajoutée de l'extension de la portée du règlement proposé pourrait toutefois être limitée, étant donné que les navires effectuant des voyages internationaux et les transbordeurs rouliers de passagers effectuant des voyages nationaux respectent déjà le code ISM.

5.2 Le CESE fait remarquer que l'expérience acquise depuis la première phase de la mise en œuvre du code ISM en 1998 a fait apparaître les forces et les faiblesses du code. Toutes les parties du secteur maritime participant à la mise en œuvre du code ISM doivent comprendre pleinement les objectifs du code, faute de quoi il pourrait rester lettre morte. Le besoin s'en fait encore plus ressentir pour les compagnies et les navires qui ont été exclus jusqu'à présent du régime d'application du code ISM.

5.3 L'initiative visant à étendre l'application du code ISM à tous les navires effectuant des voyages nationaux doit être revue, avec un souci d'assouplissement. À défaut, il se fera que de manière irréfléchie et disproportionnée, les nouvelles catégories de navires risquent de devoir se soumettre au régime applicable aux navires effectuant des voyages internationaux, ce qui entraînerait probablement un coût de conformité prohibitif, en particulier dans le cas des navires exploités ou directement contrôlés par leur propriétaire. La procédure de certification du règlement proposé doit être adaptée afin de ne pas imposer de restrictions inutiles aux petites et moyennes entreprises effectuant des voyages nationaux. Il convient dès lors de prévoir des dérogations ou une autre formulation des obligations de base du code ISM qui s'appliquent à ces navires.

Bruxelles, le 30 juin 2004.

Le Président
du Comité économique et social européen
Roger BRIESCH