

**Avis du Comité des régions sur:**

- la «**Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la sécurité maritime**»,
- la «**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'État du port)**»,
- la «**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes**», et
- la «**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque**»

(2001/C 22/06)

**LE COMITÉ DES RÉGIONS,**

vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'État du port);

vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes;

vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (COM(2000) 142 final — COD 2000/0065 — COD 2000/0066 — COD 2000/0067);

vu la décision de la Commission européenne en date du 23 mars 2000 de consulter le Comité à ce sujet, conformément aux dispositions de l'article 265, 1<sup>er</sup> alinéa et de l'article 80, paragraphe 2, du Traité instituant la Communauté européenne;

vu la décision du Bureau du Comité des régions du 13 juin 2000 d'attribuer l'élaboration de l'avis à la commission 3 «Réseaux transeuropéens, transport, société de l'information» conformément aux dispositions de l'article 39 du Règlement intérieur;

vu la directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes;

vu le règlement (CEE) n° 2158/93 de la Commission, du 28 juillet 1993, concernant l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires aux fins du règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil;

vu la résolution du Conseil, du 8 juin 1993, sur une politique commune de la sécurité maritime;

vu la décision de la Commission du 30 septembre 1996 (96/587/CE) relative à la publication de la liste des organismes agréés qui ont été notifiés par les États membres conformément à la directive 94/57/CE du Conseil;

vu le projet d'avis adopté par la commission 3 le 26 juin 2000 (CdR 165/2000 rév. 1) (rapporteur: M. Lamberti (I-PSE));

considérant que les mesures visant à améliorer la sécurité des transports relèvent de la compétence communautaire, au sens de l'article 75c) du titre IV du Traité instituant la Communauté européenne;

considérant la problématique de la sécurité du transport maritime et les conséquences de la pollution ont une profonde incidence sur les États membres et les administrations locales, et que le déversement accidentel d'hydrocarbures par les pétroliers reste l'une des préoccupations majeures de la Commission européenne, comme le démontre l'accident récent du pétrolier ERIKA,

a adopté, lors de sa 35<sup>e</sup> session plénière des 20 et 21 septembre 2000 ( séance du 21 septembre), le présent avis.

**1. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'État du port)**

Le Comité des régions

1.1. approuve le point de vue de la Commission qui prévoit de refuser l'accès des ports de la Communauté aux navires qui présentent, en raison de leur âge, de leur pavillon et de leurs antécédents, un risque pour la sécurité en mer et l'environnement marin, et relève l'utilité de la publication et de l'affichage prévus, par le système d'information Sirenac, de la liste des navires auxquels l'accès a été refusé;

1.2. approuve l'obligation pour les navires qui présentent un coefficient de ciblage élevé, avec un risque particulièrement important d'accident ou de pollution, d'être soumis à une inspection à chaque escale dans un port de la Communauté;

1.3. approuve la proposition de soumettre les navires classés dans l'une des catégories énumérées à l'annexe V point A de la présente directive à une inspection renforcée dans le premier port visité après une période de douze mois suivant la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un État membre, considérant que cette mesure apporte sans doute possible une amélioration à la sécurité des transports maritimes, et souscrit à la publication des lignes directrices obligatoires relatives à ce type d'inspection, qui permettront de limiter le pouvoir discrétionnaire des inspecteurs dans l'exercice de ces contrôles et donc d'harmoniser au maximum les contrôles au sein de la Communauté;

1.4. reconnaît la nécessité de définir les procédures que les inspecteurs devront suivre lors d'une inspection renforcée de l'une de ces catégories de navires, puisque cela permettrait de limiter le pouvoir d'appréciation desdits inspecteurs et d'harmoniser les contrôles à l'intérieur de la Communauté;

1.5. estime qu'il faut fixer des conditions claires pour que les inspections visuelles soient réelles, effectives et approfondies dans toutes les parties accessibles du navire, de façon à permettre de relever d'éventuelles défaillances structurelles. C'est pourquoi le Comité invite la Commission à définir des instruments concrets et effectifs pour la conduite de ces inspections;

1.6. approuve l'obligation d'inspection renforcée pour les pétroliers à partir de 15 ans, compte tenu du fait que les statistiques ont démontré que la majorité des anomalies conduisant à l'immobilisation des navires concerne notamment des navires de plus de 15 ans;

1.7. approuve en outre l'obligation pour les États membres de se montrer vigilants, afin d'interdire l'accès de l'un des ports de la Communauté aux navires énumérés à l'annexe V, point A, de la directive, dans les cas prévus par l'article 7 bis à insérer, puisqu'il estime que cette mesure est susceptible de décourager la navigation à l'intérieur de la Communauté des navires appartenant à la catégorie visée à l'annexe;

1.8. juge suffisante la publication semestrielle par la Commission des informations relatives aux navires auxquels l'accès des ports communautaires a été refusé pour les motifs invoqués au paragraphe précédent;

1.9. approuve la proposition visant à améliorer l'information sur les contrôles déjà effectués sur les navires dans les ports précédents pour éviter les inspections superflues avec pour conséquence d'accroître la charge de travail des instances de contrôle;

1.10. approuve l'obligation prévue par la directive de fournir des informations sur les résultats de l'inspection à l'État du pavillon et aux sociétés de classification, permettant ainsi à ceux-ci d'intervenir en temps opportun sur les éventuelles déficiences du navire et d'effectuer les mesures de réparation nécessaires;

1.11. approuve l'obligation que fait la directive à l'inspecteur de vérifier, pour les pétroliers qui transportent plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, la présence des certificats d'assurance ou de toute autre garantie financière couvrant les dommages causés par la pollution. Cette mesure devra garantir, par le biais d'instruments efficaces, la couverture complète des coûts supportés par les régions concernées par suite d'éventuelles réparations de catastrophes écologiques; le Comité attribue une grande importance à cet aspect de la proposition, étant donné qu'il intéresse directement les collectivités riveraines;

1.12. reconnaît la nécessité d'augmenter la transparence des informations relatives aux navires soumis à inspection et immobilisation éventuelle, susceptible de décourager l'utilisation de navires qui ne satisfont pas aux normes de sécurité;

1.13. approuve la nécessité de prévoir dans la directive une véritable obligation pour les États membres de fournir annuellement à la Commission les données visées à l'annexe X de la directive, permettant ainsi à celle-ci d'intervenir rapidement pour remédier aux irrégularités d'application de la directive, qui risquent d'instaurer des niveaux différents de sécurité et donc une distorsion de concurrence entre les ports et les régions de l'Union européenne. Le Comité recommande de définir des mécanismes et des instruments concrets visant à garantir que les États membres respectent effectivement cette obligation;

1.14. espère enfin que les modifications apportées à la directive, considérant l'urgence extrême qu'il y a à intervenir en matière de sécurité du transport maritime des hydrocarbures, démontrée par la récente catastrophe du pétrolier ERIKA, pourront être approuvées dans les meilleurs délais, mais recommande ce qui suit:

1.15. étant donné l'introduction, parmi les contrôles effectués par les inspecteurs, de vérifications d'ordre technique sur la structure du navire, l'accent est mis sur la nécessité pour la proposition de modification de la directive de prévoir, à l'article 4, l'obligation pour les États membres d'effectuer une formation et une remise à niveau constantes des inspecteurs, sur la base des programmes coordonnés au niveau communautaire. Cela permettra aux autorités administratives compétentes des États de disposer d'un personnel suffisamment qualifié pour effectuer les contrôles et possédant des connaissances de base communes, tout en tenant les inspecteurs au courant de l'évolution technologique du secteur. Tout ceci est considéré comme essentiel pour que les contrôles soient qualitativement valables;

1.16. insiste sur la nécessité d'accélérer l'adoption de mesures législatives pour la promotion de la circulation des informations relatives aux caractéristiques des navires et des cargaisons transportées (en cas de cargaisons dangereuses), faisant partie des actions futures de la part de la Commission. Il s'agit de mesures essentielles pour que les administrations locales disposent elles aussi des connaissances de base sur le transport de substances dangereuses et puissent adopter des plans d'urgence prévoyant les mesures de protection nécessaires pour minimiser les effets d'éventuels accidents;

1.17. attire dès lors l'attention, en particulier, sur les demandes faites aux paragraphes 1.4, 1.11 et 1.13, qu'il juge essentielles et d'une grande importance;

1.18. estime enfin qu'il est particulièrement important que les questions examinées dans cette directive fassent l'objet d'une évaluation ponctuelle déterminante au cours des procédures d'élargissement, notamment en ce qui concerne les pays du bassin méditerranéen comme Chypre et Malte.

## 2. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

Le Comité des régions

2.1. approuve la nécessité de modifier la directive dans le sens d'une révision du système communautaire d'agrément des sociétés de classification, notamment en matière de contrôle et de sanction, surtout en cas de dommages causés à l'environnement, ainsi que du renforcement des exigences à respecter par les organismes agréés. Cela permettra de réformer véritablement le système d'agrément mais aussi de simplifier les obligations imposées aux États membres en matière de surveillance de ces organismes;

2.1.1. juge également important d'adapter la directive aux modifications de fond intervenues dans les conventions internationales et dans les codes connexes à caractère contraignant pour les États membres, ainsi qu'aux résolutions adoptées dans le secteur par l'Organisation maritime internationale (OMI);

2.2. approuve l'obligation prévue par la directive pour les États membres d'agir en conformité avec les dispositions de l'annexe et de l'appendice à la résolution OMI A. 847 concernant les directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, ce qui favoriserait une mise en oeuvre efficace des obligations incombant aux États du pavillon en la matière, en vertu des conventions internationales;

2.3. approuve la modification relative à la procédure d'octroi d'un premier agrément aux organismes techniques désireux d'être habilités à effectuer les contrôles de sécurité des navires au nom des États membres, qui prévoit de confier cette tâche d'agrément des États membres à la Commission, ce qui permettrait véritablement de mieux harmoniser les contrôles à l'intérieur de la Communauté;

2.4. souligne que les considérations évoquées par le Comité au paragraphe 2.3 s'appliquent également à la vérification de la permanence des conditions de conformité prévues dans la directive pour les organismes techniques, qu'elle soit confiée à la Communauté ou à un État membre;

2.5. approuve l'insertion, comme critère essentiel pour l'octroi du premier agrément et son maintien aux organismes techniques qui contrôlent la sécurité du navire, de l'évaluation des bonnes pratiques en matière de sécurité et de prévention de la pollution par les navires inscrits dans le registre de classification de l'organisme et quel que soit le pavillon;

2.6. approuve l'extension à la Commission de l'autorité de suspension de l'agrément des organismes techniques, selon la procédure du comité instauré par l'article 7 et composé des États membres;

2.7. approuve le fait que le retrait de l'agrément d'un organisme suite à la non-observance des dispositions de la directive ou à l'insuffisance des prestations de celui-ci en matière de sécurité et de prévention, intervienne au niveau communautaire, afin d'uniformiser la procédure à l'intérieur de la Communauté;

2.8. approuve le fait que la Communauté négocie avec les pays tiers dans lesquels des organismes agréés sont implantés l'égalité de traitement en faveur des organismes agréés établis dans la Communauté;

2.9. propose une autre disposition relative à la responsabilité des organismes agréés vis-à-vis des administrations avec lesquelles ils ont instauré un rapport de travail. Cette disposition prévoirait, outre l'obligation pour les États membres d'informer la Commission européenne et les autres États membres de ces relations de travail, un niveau de responsabilité de l'organisme agréé dans l'éventualité d'une erreur légère, niveau qui ne serait pas inférieur à un certain montant fixé par la directive;

2.10. approuve l'obligation de favoriser autant que possible la circulation des informations relatives aux navires et fournies par les organismes agréés;

2.11. est d'accord avec la nécessité de fixer les limites prévues pour le changement de classe des navires, considérant que cela permettra de lutter contre l'utilisation de cet instrument pour se soustraire aux normes de sécurité à respecter;

2.12. approuve la modification de la directive visant à établir les critères qualitatifs auxquels doivent satisfaire les organismes techniques pour obtenir leur agrément puisqu'elle apportera une amélioration de la qualité des services desdits organismes;

2.13. estime, même dans ce cas, qu'il faut insister sur la nécessité d'évaluer le contenu de cette directive dans la perspective des procédures d'élargissement aux pays concernés par ces questions.

### 3. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conceptions équivalentes pour les pétroliers à simple coque

Le Comité des régions

3.1. approuve l'adoption du règlement, prenant acte que cet instrument normatif est le plus approprié pour accélérer l'application des nouvelles normes de sécurité relatives aux pétroliers qui y sont stipulés (articles 1 et 2);

3.2. partage les raisons qui ont incité la Commission à élaborer le règlement qui lancera le processus d'élimination progressive des navires-citernes à simple coque, selon des critères d'élimination qui ne devront pas être moins sévères que ceux prévus par la loi entrée en vigueur aux États-Unis, et reconnaît la nécessité de promouvoir des initiatives visant à respecter ce calendrier au niveau international. Cela empêchera que les navires bannis des eaux nord-américaines ne commencent à opérer dans les eaux de la Communauté européenne (article 4); ce point est considéré comme une priorité par le Comité et requiert l'engagement de tous les organismes de l'UE pour que les délais de la norme communautaire coïncident exactement avec ceux de la norme des États-Unis;

3.3. approuve les incitations financières prévues par le règlement pour les pétroliers à double coque et les mesures dissuasives pour les simples coques, afin d'accélérer le processus de remplacement des pétroliers à simple coque par les pétroliers à double coque;

3.3.1. approuve en outre que ce système mixte de mesures incitatives et dissuasives soit basé sur une combinaison de la réduction des redevances portuaires et de pilotage pour les pétroliers du premier type ou de conception équivalente et d'une majoration de ces mêmes droits pour ceux du second type (article 5);

3.4. prend acte de l'obligation de communiquer à l'OMI les dispositions communautaires du présent règlement, lorsque celui-ci aura été adopté, conformément aux dispositions de l'article 211 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) (article 6);

3.5. approuve la disposition relative à l'obligation pour les États membres:

- de vérifier l'application du système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage;
- de présenter annuellement à la Commission un rapport spécial sur les vérifications effectuées. Cela permettra de vérifier l'application correcte de l'article 5 du règlement par les États membres (article 7);

3.6. approuve la création du comité de réglementation prévu par l'article 8;

3.7. approuve le fait que la Commission soit autorisée à modifier le règlement et ses annexes pour mettre à jour les références aux règles pertinentes de la convention MARPOL 73/78 en cas d'amendements à ces règles;

3.8. approuve l'abrogation du système de tarification différenciée des redevances portuaires et de pilotage en vigueur actuellement, établi par le règlement (CE) n° 2978/94, à remplacer par celui prévu par le présent règlement;

3.9. estime approprié le délai de 12 mois prévu à l'article 12 pour l'application du règlement à partir de sa date d'entrée en vigueur;

3.10. juge favorablement l'ensemble des dispositions prévues dans la proposition de règlement, en ajoutant ce qui suit:

- Les normes prévues dans le présent règlement sont établies pour les pétroliers. Considérant que l'idée inspiratrice de la norme est la prévention de la pollution et des effets associés, le Comité propose d'étendre à brève échéance la réglementation pour l'adoption de systèmes analogues de prévention qui tiennent compte des différentes technologies de sécurité des transports, aux navires-citernes pour gaz liquéfiés et à ceux pour produits chimiques;

3.11. juge positivement l'ensemble des actions futures proposées par la Commission et en la matière:

- espère un développement du système informatique EQUASIS et ensuite un engagement constant tant de la part des États membres que de la Commission, en faveur du projet;

- propose que l'obligation de notification prévue par la directive 93/75/CEE soit envisagée sous peu au niveau communautaire pour les navires naviguant au large des côtes de la Communauté également.

Le Comité juge en outre très favorablement la possibilité de création d'une structure européenne de la sécurité maritime, qui permettra une application efficace et harmonisée des règles de sécurité en vigueur dans la Communauté européenne.

Étant donné les tâches que la Commission se propose d'assigner à cette structure (soutien de l'action des États membres et de la Commission dans l'application et le contrôle de la législation communautaire en la matière, évaluation de l'efficacité des mesures adoptées), le Comité estime que:

- les régions et les collectivités locales devraient pouvoir contribuer au processus de création de cette structure, à l'exclusion d'une participation aux coûts;
- les régions et les collectivités locales, au même titre que les autres administrations, devront disposer des contacts et relations nécessaires avec l'organisme en question.

Cela leur permettra de disposer, conformément au principe de transparence des données relatives aux navires qui est également inscrit dans les propositions législatives faisant l'objet de l'avis du Comité, des informations adéquates destinées soit à mettre en oeuvre les mesures utiles afin de lutter contre les accidents éventuels du type de celui de l'ERIKA, soit à fournir aux habitants les informations auxquelles ils ont droit. Ce dernier aspect est essentiel étant donné l'importance que revêtent pour l'opinion publique les problèmes de pollution;

3.12. prend acte de la nécessité d'harmoniser la réglementation communautaire relative à l'obligation d'avoir recours aux pétroliers à double coque avec le calendrier prévu par l'OPA 90, et partage pleinement les préoccupations de la Commission en ce qui concerne le transfert prévisible de l'activité commerciale de la flotte de pétroliers bannis des eaux nord-américaines vers l'Europe. Le Comité envisage en outre positivement l'effet que cela aura sur la «mise au rebut» des navires plus vieux et donc moins sûrs;

3.13. reconnaît en outre la nécessité de parvenir par surcroît à une réduction significative de la taille actuellement encore autorisée des citernes des pétroliers et d'introduire des mesures à cet effet.

3.14. attire l'attention de la Commission sur la nécessité d'aborder et de résoudre, dans les enceintes appropriées, les problèmes relatifs aux armateurs et aux équipages, les premiers trop souvent effacés au point de disparaître et les seconds totalement incapables d'assurer au moins la réparation

intégrale du préjudice, en particulier en cas de désastre écologique. Chacun sait que les règles actuelles régissant la responsabilité des armateurs et des équipages font que le véritable responsable demeure inconnu ou, en tout état de cause, inaccessible. Ce n'est certainement pas un problème secondaire au regard de ceux qui font l'objet des propositions de modification des directives 95/21/CE et 94/57/CE et de la proposition de règlement.

Le Comité des régions

4. soutient le développement de la flotte et des ports européens en donnant priorité à la sécurité. Le renforcement des contrôles et des normes de sécurité présentés ci-dessus constituera des progrès incontestables mais ne suffira pas à modifier le transport maritime en profondeur. Le Comité des régions émet plusieurs propositions qu'il considère urgentes de mettre en œuvre, notamment dans le cadre de l'élargissement;

4.1. souligne l'urgence de poursuivre les efforts d'harmonisation des administrations maritimes des différents États en privilégiant les critères de sécurité les plus élevés et en se dotant d'un dispositif de surveillance cohérent;

4.2. juge urgent de mettre en œuvre au niveau européen une politique de prévention des risques en direction de tous les intervenants de la chaîne de transport;

4.3. préconise l'élaboration d'un vaste programme communautaire d'aide spécifique au développement et à la modernisation du secteur maritime des pays les plus défavorisés de l'Union;

4.4. considère qu'il convient que les États candidats à l'Union (Chypre, Malte ou les États baltes) soient dotés d'une administration capable d'assurer les contrôles et de faire respecter les normes internationales;

4.5. estime qu'il faut avancer vers une harmonisation sociale et fiscale dans l'Union européenne en s'attachant notamment à:

- garantir des droits élevés pour les salariés;
- respecter les règles sociales concernant les équipages;
- développer l'emploi;
- promouvoir et préserver les professions maritimes en offrant des formations professionnelles appropriées;

4.6. suggère à l'Union européenne d'examiner la possibilité de créer une taxe de sécurité maritime, assise sur la nature des marchandises transportées afin de se donner les moyens suffisants et nécessaires à une prévention efficace.

Bruxelles, le 21 septembre 2000.

*Le Président*  
*du Comité des régions*  
Jos CHABERT