

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 26/01/1995

1. Nature de la saisine: comme les sujets couverts par le point du programme législatif en objet, il s'agira d'un paquet des différentes propositions de règlements et de directives, qui couvrent les domaines des équipements (cf. WIP 95/01/038), des navires à passagers, du VTS (Vessel traffic systems) et de la signalisation. 2. Date attendue de la saisine: courant 1995 3. Commission compétente au fond: TRAN 4. Législation communautaire précédente: la Commission considère comme "première directive" visant l'application convergente et contraignante de résolutions de l'OMI et de l'AISM le Règlement 2978/94 du Conseil du 21.11.94 concernant la mise en oeuvre de la résolution A.747 (18) de l'OMI relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé (JO L 319 du 12.12.94, p. 1); mais dans les domaines indiqués au point 1, plusieurs actes ont été adoptés. Parmi les plus récents on rappelle la directive 94/57/CE du 22.11.94 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (cf. JO ci-dessus). On rappelle également que le 20.4.94 le Parlement Européen a approuvé en première lecture la proposition de directive concernant l'établissement d'un système européen de notification des navires dans les zones maritimes des Etats membres de la Communauté européenne (JO C 22 du 26.1.94), normalement appelé Eurorep, dont l'adoption est prévue au courant du troisième trimestre 1995. 5. Position précédente du PE: les efforts en matière de sécurité maritime ont toujours eu le soutien du PE. On rappelle, parmi les résolutions les plus récentes, celle du 11.3.94 sur une politique commune de la sécurité des mers (JO C 91 du 28.3.94, p. 301), qui a approuvé la communication de la Commission de 1993 et celle du 27.10.94 sur la sécurité en mer qui, suite au naufrage de l'"Estonia", a réclamé une étude sur la sécurité des transbordeurs Ro-Ro, la mise en oeuvre cohérente et uniforme dans l'UE des conventions OMI concernant la sécurité en mer et invité les Etats membres à appliquer de lourdes peines à tout responsable, par négligence et par omission, d'un accident en mer. 6. Situation dans les Etats membres: tous les Etats membres maritimes sont également membres de l'OMI (Organisation Maritime Internationale, institution spécialisée des N.U.) et ont des administrations adhérentes à l'AISM (Association Internationale de signalisation maritime). Celle-ci rassemble les administrations de ce secteur de 75 Etats, des administrations de port, de l'aide à la navigation et des institutions scientifiques de 16 Etats (6 de l'Union) en tant que membres associés et des membres industriels de 15 Etats (8 de l'Union). Sa mission est la promotion de l'aide à la navigation par des recommandations, des travaux techniques, la formation professionnelle, la coopération aux pays en développement et des publications. Suite au naufrage de l'"Estonia", le Conseil de l'Union a approuvé le 22.11.94 la résolution "Sécurité des transbordeurs rouliers de passagers", qui, entre autres, invite la Commission à lui soumettre des propositions de décision du Conseil concernant: - l'application obligatoire de la résolution A.741 (18) de l'OMI "Code international de gestion de la sécurité" (avant le 1.7.95); - l'obligation pour tous les services réguliers de transbordeurs rouliers transportant des passagers d'être équipés d'un système permettant de connaître le nombre et l'identité des personnes à bord; - un régime étendu de surveillance obligatoire pour les transbordeurs; - un régime, conforme au droit international et tenant compte de la nécessité d'éviter toute entrave arbitraire à la liberté du commerce, permettant le contrôle de la sécurité de tous les transbordeurs rouliers, y compris le droit d'enquête en cas d'accident maritime, conformément aux résolutions pertinentes de l'OMI. 7. Contenu de la législation envisagée: il s'agit de donner une efficacité contraignante aux résolutions de l'OMI et aux recommandations de l'AISM et d'en assurer l'application cohérente et uniforme dans les domaines indiqués au point 1. 8. Base juridique envisagée par la Commission: article 84, par. 2 du Traité. 9. Documentation et sources: bases de données et documents du Parlement et de la Commission; entretien téléphonique avec un fonctionnaire de la Commission. 10. Recherches complémentaires: P.E. (DG IV) La sécurité du transport par mer des marchandises dangereuses et polluantes, document de travail E3 (série transports) 1994, disponible en IT, FR, EN, DE.