

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 21/03/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF: renforcer la prévention des accidents du type de celui du naufrage de l'ERIKA et, partant, améliorer la protection de l'environnement marin et côtier. **CONTENU:** la présente proposition concerne la modification de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'État du port. Elle s'inscrit dans un paquet de trois séries de mesures d'ordre réglementaire à prendre à court terme et doit être examinée conjointement avec deux autres propositions visant la modification de la directive 94/57/CE sur les sociétés de classification (COD000066) ainsi qu'un règlement relatif à l'introduction accélérée des normes double coque ou équivalentes (COD000067). La présente proposition prévoit tout d'abord un renforcement des contrôles sur les navires fréquentant les ports de la Communauté qui doit se traduire par une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes. Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une "liste noire" que la Commission publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés: les navires à risque seront soumis à une inspection renforcée obligatoire tous les ans au moment de leur entrée dans un port de la Communauté. Quant aux pétroliers, ils seront soumis au régime d'inspection renforcée à partir de l'âge de 15 ans, et non plus 20 ans ou 25 ans comme dans la directive actuelle. En outre, les contrôles devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast, afin de détecter d'éventuels problèmes de corrosion. Les navires devront envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement. Les inspecteurs devront mentionner dans leurs rapports la nature des contrôles effectués. Pour une plus grande transparence, la liste des informations à publier concernant les inspections et les immobilisations est allongée, afin notamment d'y inclure le nom de l'affrèteur du navire. Enfin, les États membres devront s'engager, notamment par le recrutement et une formation accrue des inspecteurs, à contrôler les navires de manière plus fréquente et plus approfondie afin d'éviter que ne se créent des "ports de complaisance". Dans sa communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier (jointe aux mesures proposées), la Commission annonce qu'elle envisage, dans une deuxième étape, des propositions complémentaires dans les domaines suivants: - la systématisation des échanges d'informations entre tous les acteurs du monde maritime en renforçant notamment le système EQUASIS, - l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par des pétroliers, - l'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime qui aura pour tâche de contrôler l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'en assurer une plus grande uniformisation, - le développement de la responsabilité des différents acteurs du transport maritime du pétrole. Afin d'agir au plus vite et d'éviter le renouvellement de catastrophes du type de l'ERIKA, la Commission propose, sans attendre l'adoption du paquet des premières directives, que par un accord volontaire les compagnies pétrolières s'engagent à ne plus affréter de tankers de plus de quinze ans d'âge et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité.