

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(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 vise à modifier la directive 94/57/CE en vue de réorganiser le système actuel d'agrément communautaire des sociétés de classification auxquelles les États membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. Cette proposition s'inscrit dans un paquet de trois séries de mesures d'ordre réglementaire à prendre à court terme; elle doit être examinée conjointement avec deux autres propositions visant la modification de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'État du port (COD000065) ainsi qu'un règlement relatif à l'introduction accélérée des normes double coque ou équivalentes (COD000067). Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive 94/57/CE se divisent en deux catégories: la révision du régime d'agrément communautaire des sociétés de classification, notamment en matière de contrôle et de sanctions, et le renforcement des exigences à respecter par les organismes agréés. La proposition prévoit qu'un contrôle plus étroit doit être exercé sur les sociétés de classification. La Commission se réserve par une procédure simplifiée de suspendre (pendant un an) ou de retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence. La qualité des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution - consignées dans le registre et évaluées en fonction de tous les navires qui y sont inscrits, indépendamment de leur pavillon - devient un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire. En outre, des critères de qualité plus sévères doivent être remplis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines procédures lorsqu'un navire change de classe, telles que la transmission du dossier historique complet du navire à la nouvelle société de classification. 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.