

Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires

2003/0089(COD) - 02/05/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires. **CONTENU** : l'Union européenne doit développer tous les moyens nécessaires pour contrer la menace terroriste. Cependant, et malgré plusieurs alertes, le monde du transport maritime ne s'est intéressé que très récemment à la question de sa sûreté. Le 12 décembre 2002, à l'occasion de l'une de ses conférences diplomatiques, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté deux instruments internationaux qui jettent les premières fondations d'un système global de sûreté maritime : une modification de la Convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) et un code ISPS (International Ship and Port facility Security). Applicables au 1^{er} juillet 2004, ces instruments nécessitent une mise en oeuvre harmonisée au sein de la Communauté. Dès lors, il apparaît nécessaire de recourir à un règlement communautaire afin de : - placer les États membres dans les meilleures conditions possibles pour mettre en oeuvre en temps les nouveaux instruments concernant la sûreté maritime adoptées par la Conférence Diplomatique de l'OMI le 12 décembre 2002, - garantir et contrôler, au niveau de la Communauté, la réalisation du principal objectif de ces instruments internationaux, à savoir l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, - assurer des conditions égales, dans toute l'Union européenne, d'accès et de contrôle des marchés et des activités liées au secteur maritime. En vue de réaliser ces objectifs, le règlement proposé, qui contient essentiellement des mesures préventives, transpose le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de l'OMI et le Code ISPS, en fournit une base pour l'interprétation et la mise en oeuvre harmonisées, ainsi que le contrôle communautaire, et en étend certaines dispositions au trafic maritime national. Le règlement va au-delà des mesures adoptées par l'OMI en ceci qu'il : - rend obligatoires certaines exigences correspondant seulement à des recommandations, afin de relever le niveau de sûreté recherché et d'éviter des divergences d'interprétation d'un État membre à l'autre; - précise les dispositions à prendre par les États membres, en ce qui concerne les ports ne desservant qu'occasionnellement des voyages internationaux; - fixe le régime des contrôles de sûreté préalables à l'entrée des navires de toute origine dans un port de la Communauté, ainsi que des contrôles de sûreté au port; - impose la nomination d'une autorité nationale unique responsable de la sûreté des navires et des installations portuaires, et l'adoption, pour certaines modalités du règlement, d'un calendrier de mise en oeuvre anticipé par rapport aux échéances prévues par l'accord de l'OMI; - prévoit un processus d'inspections, supervisé par la Commission, pour vérifier les modalités de contrôle et la mise en oeuvre des plans nationaux adoptés dans le cadre du règlement; - fixe à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) un rôle d'assistance à la Commission dans l'exécution de ses tâches; - adapte diverses clauses adoptées dans le cadre de l'OMI au bénéfice du commerce maritime national des États membres; - étend l'ensemble des exigences du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du code ISPS aux navires de passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels ils sont amenés à se trouver à plus de 20 milles nautiques des côtes; - étend à d'autres navires affectés à un trafic national les dispositions des mêmes textes relatives à la réalisation d'évaluations de sûreté, à l'établissement de plans de sûreté, ainsi qu'à la désignation d'agents de sûreté des compagnies et des navires; prévoit l'adaptation des procédures pour les navires affectés à un service régulier; - prévoit, sous des conditions strictes, des exemptions pour les navires affectés à un service régulier au sein d'un État membre, ou entre deux ou plusieurs États membres. Au cours des prochains mois, la Commission: - présentera une proposition de directive définissant les mesures complémentaires à mettre en oeuvre dans les ports de l'UE; - soutiendra, avec l'appui des États membres, les travaux de l'Organisation internationale du travail (OIT) visant à sécuriser davantage l'identification des gens de mer, et lancera, si nécessaire, une initiative législative sur ce thème, après l'adoption, prévue pour juin 2003, d'un nouveau texte par l'OIT. Parallèlement à sa proposition, la Commission présente une communication soulignant la nécessité d'améliorer la sûreté de l'ensemble de la chaîne logistique approvisionnant le transport maritime, du fournisseur au consommateur. La communication va au-delà du cadre de la sûreté des navires et des installations portuaires telle qu'elle est abordée par l'OMI et élargit le débat au transport maritime en

général. Elle s'intéresse, en particulier, aux zones portuaires considérées dans leur globalité, à l'identification des gens de mer et à la sûreté d'un bout à l'autre de la chaîne de transport intermodale. La Commission insiste sur la nécessité pour les États membres de mettre effectivement en oeuvre les mesures adoptées par les autorités internationales afin d'inciter les pays tiers à reconnaître les niveaux de sécurité en vigueur en Europe et à se doter de dispositions analogues.