

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 23/05/1995

La commission a adopté le rapport de M. Mark Francis WATTS (UK, PSE) sur la proposition de règlement du Conseil, présentée par la Commission européenne, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers. Le nombre d'accidents qui surviennent en mer est toujours aussi élevé. De 1980 à 1994, plus de 12.000 personnes y ont laissé leur vie et, depuis 1986, le nombre de navires impliqués dans des accidents avoisine une moyenne de 230 par an à l'échelle mondiale. Selon le rapporteur, on a beau avoir crié haro sur chaque catastrophe, ceci n'a eu qu'un effet temporaire et la situation demeure inchangée. Les accidents tragiques qui se sont produits récemment dans le port de Ramsgate en septembre 1994 et sur le transbordeur Estonia en septembre 1994 dans la mer Baltique ont, une fois de plus, attiré l'attention de l'opinion publique sur la nécessité de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des navires transportant des passagers. Le rapporteur WATTS a indiqué que: "Il est clair que les accidents du Scandinavian Star et du Herald of Free Enterprise ne nous pas servi de leçons après toutes ces années et ceux-ci n'ont malheureusement pas été les derniers accidents de navires de passagers comme nous l'avons cru à l'époque". Afin d'avancer rapidement vers la solution aux problèmes de sécurité des transbordeurs rouliers de passagers opérant à destination ou au départ de ports de l'Union, la Commission européenne propose la mise en place d'un règlement établissant, au niveau européen, des règles de gestion de la sécurité de ces navires. On entend réaliser cet objectif en incorporant dans le régime juridique communautaire le code international de gestion de la sécurité (Code ISM) qui s'appliquera par anticipation, simultanément et obligatoirement aux services de transport par transbordeur ainsi qu'à tous les ports de la Communauté. Pour ce faire dans les plus brefs délais, le Code ISM s'appliquera directement dans les États membres deux ans avant le régime ISM de l'OMI, l'Organisation maritime internationale. Les amendements proposés ce matin par le rapporteur sont essentiellement des améliorations techniques du texte. Lui-même et la commission ont accueilli favorablement la proposition de règlement qui assure une mise en oeuvre plus uniforme des règles de sécurité et est toujours meilleure qu'une approche individuelle des États membres. Mais M. WATTS a également souligné que le Code ISM doit être complété, pour inclure, par exemple, tous les transbordeurs rouliers de passagers mais aussi ceux qui ne transportent que des marchandises ou la prochaine génération de catamarans. Il conviendrait de mettre en place un système de mesures d'incitation en vue d'encourager les armateurs à faire construire de nouveaux navires dans les chantiers navals européens, répondant aux nouvelles normes techniques et de sécurité. Chaque transbordeur roulier de passagers doit être muni d'un certificat de gestion de la sécurité, qui n'est valable que 5 ans à compter de sa date de délivrance sous réserve qu'une vérification de l'attestation de conformité ait lieu une fois par an, afin de confirmer le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité.