Sécurité maritime: respect par les États membres des obligations des États du pavillon en vertu des conventions de l'OMI

2005/0236(COD) - 29/03/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté en 1ère lecture, dans le cadre de la procédure de codécision, le rapport de Marta **VINCENZI** (PSE, IT) amendant la proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon. Cette proposition est une composante essentielle du paquet sur la sécurité maritime proposé par la Commission, dans la mesure où il s'agit pour les États membres de s'assurer que les navires battant leur pavillon soient en conformité avec les normes internationales, à savoir les Conventions SOLAS et MARPOL de l'OMI.

Les principaux amendements adoptés en plénière visent notamment à :

- expliciter et élargir le concept de sécurité maritime et le cercle des sujets protégés en soulignant qu'il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de la Communauté et celle des citoyens qui l'utilisent et des opérateurs qui en offrent le service, de même que la protection de l'environnement;

- faire référence de manière plus explicite à la convention du travail maritime (MLC) de 2006 de l'OIT, qui consolide l'ensemble des instruments existants dans le domaine du travail maritime en un instrument unique ;

- souligner qu'un certain pouvoir d'appréciation par les administrations, déjà prévu par les dispositions de l'OMI, est nécessaire pour adapter aux situations nationales, dont les flottes diffèrent tant sur le plan qualitatif que quantitatif, l'application des obligations de l'État du pavillon ;

- la Commission devrait prévoir des mesures incitant à inscrire les navires dans les registres des États membres: les députés soulignent que la possibilité, pour les États tiers qui garantissent un système adéquat de qualité et de contrôle, de conclure des accords avec la Communauté européenne, afin de bénéficier du prestige des normes communautaires et de jouir des facilités accordées au niveau administratif, peut conduire, dans un climat de concurrence mondiale entre registres nationaux et autorités maritimes, à faire davantage respecter les conventions de l'OMI et à maîtriser le dumping international ;

- les États membres devraient s'acquitter de leurs obligations qui leur incombent en tant qu'État du pavillon en vertu non seulement des conventions de l'OMI mais aussi des instruments pertinents de l'OIT ;

- le recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée ainsi que le recueil de règles pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac devraient être intégrés à l'ensemble des directives et règlement du troisième paquet de mesures de l'UE en faveur de la sécurité maritime;

- les États membres devraient veiller à ce que leur administration dispose de ressources suffisantes, proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte. Ces ressources devraient, entre autres : i) permettre d' assurer le respect l'application et le respect des prescriptions des conventions et des conventions spécifiques de l'OMI, du Code de l'État du pavillon, ainsi que des instruments pertinents de l'OIT; ii) permettre de mener, pour tous les navires battant leur pavillon, des enquêtes sur les accidents et de remédier de manière adéquate et dans les délais voulus aux anomalies constatées ; iii) comprendre du personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale mettant en

œuvre les conventions de l'OMI, y compris des inspecteurs qualifiés de l'État du pavillon chargés des enquêtes, des auditions, des inspections et des visites;

- les États membres devraient également : i) assurer la formation des inspecteurs et la supervision des inspecteurs et enquêteurs de l'État du pavillon et de l'État côtier en cas d'incidents ou d'anomalies, ainsi que la supervision des activités des organismes agréés qui ont été habilités ; ii) mettre en place ou conserver des capacités de réexamen, d'homologation et d'autorisation de projets de construction et d'équipement de navires, ainsi que de prise de décision technique proportionnées à la taille et à la nature de leur flotte ;

- tout en précisant que l'inspecteur doit jouir de la marge de manœuvre nécessaire en ce qui concerne les méthodes et les moyens d'accomplir ses fonctions, les députés exigent que les enquêteurs et les inspecteurs aient une bonne formation et utilisent des moyens et des méthodes d'inspection appropriés. Ainsi, les inspecteurs doivent, au minimum : i) soit disposer de qualifications légales nécessaires pour exercer les fonctions d'officier du service pont ou du service machine sur un navire, obtenues dans un établissement maritime ou nautique, et attester une expérience d'au moins trois ans à bord d'un navire, ou encore d'un an à bord d'un navire complété par deux ans d'exercice, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, des fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon, ou bien être titulaire d'un brevet d'aptitude STCW II/2 ou III/2 valable ; ii) soit avoir réussi un examen reconnu par l'autorité compétente pour l'obtention du titre d'architecte naval, ingénieur mécanicien ou ingénieur dans le domaine maritime et avoir exercé une de ces fonctions pendant au moins trois ans, ou encore pendant un an complété par deux ans d'exercice, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, des fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon ;

- les inspecteurs ne doivent détenir aucun intérêt commercial, personnel ou familial d'aucune sorte dans le navire inspecté, son personnel, le consignataire, la compagnie, l'armateur ou l'affréteur et ne doivent pas non plus être employés par une quelconque organisation non gouvernementale effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats aux navires, ni travailler pour le compte d'une telle organisation ;

- les parlementaires entendent alléger sensiblement la surcharge administrative introduite par certaines propositions de la Commission. Toutefois, il est envisagé d'imposer aux États membres un contrôle de la conformité des navires aux règles internationales avant qu'ils puissent leur accorder un premier enregistrement sous leur pavillon. Ainsi, pour les conditions préalables à l'immatriculation pour la première fois d'un navire dans leurs registres, les États membres concernés devraient s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et réglementations internationales applicables et qu'ils possèdent les documents probants. Si nécessaire, et dans tous les cas si le navire n'est pas neuf, ils devront se mettent en contact avec le précédent État du pavillon pour demander la transmission des documents et données nécessaires ;

- comme le prévoit la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, les États membres devraient élaborer et mettre en œuvre un programme approprié de contrôle et de surveillance des navires battant leur pavillon, afin d'être à même, y compris en utilisant le système communautaire d'échanges de données SafeSeaNet, de prendre rapidement des mesures et de répondre de manière satisfaisante aux demandes d'information présentées par un État du port ou un État côtier en cas d'incident ou d'anomalies ;

- en vertu de la proposition de la Commission, les États membres doivent mettre en place ou gérer pour leurs navires une base de données contenant les principales caractéristiques techniques de chaque navire ou certaines informations énumérées dans la directive. Les députés demandent que les États membres accordent à la Commission le droit soit d'accéder à leurs bases de données relatives à leurs navires, soit selon le cas d'en partager l'accès, ainsi que la possibilité de tirer et d'échanger des données avec eux. La base de données de chaque État membre devrait, entre autres, contenir les informations suivantes: i) les

données individualisées concernant chaque navire enregistré : date d'inscription dans le registre et le cas échéant de radiation du registre ; dates et résultats des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires et complémentaires, ainsi que des audits réalisés soit directement par l'État du pavillon soit par les organismes agréés habilités à le faire par cet État ; informations concernant les infractions aux conventions de l'OMI ; ii) les données générales concernant tous les navires enregistrés par lui: liste et identité des navires qui ont quitté le registre au cours des 12 derniers mois, étant entendu que toutes les données collectées dans la base pendant la période d'enregistrement desdits navires sont conservées pendant 12 mois ; nombre d'inspections annuelles de toute nature, réparties par modalités de réalisation, qui ont été effectuées par l'État du pavillon ou en son nom.