



TRANSPORTS MARITIMES: RÈGLES DE TRAFIC ET DE SÉCURITÉ

Plusieurs directives et règlements de l'Union ont considérablement amélioré les normes relatives à la sécurité des transports maritimes ces dernières années. Cela est plus particulièrement dû aux trois paquets législatifs qui ont été adoptés après les naufrages de l'Erika et du Prestige.

BASE JURIDIQUE ET OBJECTIFS

Le titre VI, notamment l'article 91, paragraphe 1, point c), ainsi que l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en constituent la base juridique. La sécurité en mer en vue de la protection des passagers, des membres d'équipage, du milieu marin et des régions côtières, est une composante essentielle de la politique des transports maritimes. Vu la dimension mondiale du transport maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) met en place des normes internationales uniformes. Parmi les accords internationaux les plus importants figurent la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ainsi que la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). Si l'adaptation rapide du droit de l'Union à ces conventions de droit international est un objectif important de la politique des transports maritimes de l'Union, d'autres mesures sont également adoptées au niveau de l'Union européenne.

RÉALISATIONS

A. Formation et qualifications

La [directive 94/58/CE](#) du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer a donné valeur de règle de l'Union à la convention STCW de 1978. La convention a fait l'objet de modifications significatives en 1995, puis de nouveau en 2010, entraînant les révisions correspondantes de la directive européenne, dont la version la plus récente est la [directive 2012/35/UE](#) du 21 novembre 2012. La directive précise les règles de formation et les normes de compétence pour la certification des gens de mer, et régit les formations particulières. La directive traite également des obligations des États membres concernant la formation des gens de mer, des exigences relatives à la communication entre les membres de l'équipage des navires ainsi que du contrôle des brevets de l'équipage (contrôle par l'État du port). Elle suppose également le renforcement des mesures de lutte anti-fraude pour les brevets, le relèvement des exigences en termes d'aptitudes physiques et l'actualisation de la formation en matière de sécurité.

La proposition [COM\(2016\)0082](#) de la Commission abrogera la [directive 96/50/CE](#) du Conseil et la [directive 91/672/CEE](#) du Conseil, et permettra une transposition progressive avec des mesures transitoires dans le but d'étendre les exigences en matière de qualifications professionnelles des

travailleurs à un niveau supérieur à celui de capitaine, afin de couvrir l'ensemble de l'équipage dans le domaine de la navigation intérieure dans l'Union européenne. La directive actualisée établira l'obligation pour tout membre de l'équipage de pont et toute personne chargée des situations d'urgence de posséder un certificat attestant de leurs qualifications. Les capitaines qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier doivent être titulaires d'une autorisation spécifique et démontrer des compétences supplémentaires. Cette proposition a été soumise à un vote de la commission des transports et du tourisme le 10 novembre 2016 et l'accord résultant des négociations interinstitutionnelles sera également mis aux voix en séance plénière en novembre 2017.

B. Équipements de bord

L'objectif de la [directive 96/98/CE](#) du 20 décembre 1996 relative aux équipements de bord était de rendre uniforme l'application de la convention SOLAS sur l'équipement des navires commerciaux, rendant ainsi obligatoires les résolutions de l'OMI qui en découlaient. La [directive 2012/32/UE](#) modifie la [directive 96/98/CE](#) en remplaçant l'annexe A afin de la mettre à jour au regard des modifications le plus récentes apportées aux conventions internationales et aux normes d'essai applicables. La [directive 2014/90/UE](#) du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins renforce la mise en œuvre et le contrôle du respect des règles en questions.

C. Sûreté à bord des navires et dans les installations portuaires

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a été adopté en 2002, lors d'une conférence de l'OMI, parallèlement à différentes modifications d'autres accords internationaux. L'objectif du code est de garantir une meilleure protection des navires et des installations portuaires. Le [règlement \(CE\) no 725/2004](#) du 31 mars 2004 a été conçu pour assurer une interprétation et une mise en œuvre uniformes des décisions adoptées par l'OMI. La stratégie de sûreté maritime de l'Union a été lancée par l'adoption le 24 juin 2014 d'une décision du Conseil approuvant celle-ci en tant que mesure politique et stratégique destinée à relever efficacement et de manière globale les défis en matière de sûreté maritime par le recours à tous les instruments internationaux, européens et nationaux pertinents.

D. Sécurité et inspection des navires de transport de passagers

Les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (sociétés de classification) ont été fixées par la [directive 94/57/CE](#) du 22 novembre 1994. La sécurité des navires en service de ligne entre deux ports de l'Union est régie par la [directive 2009/45/CE](#) du 6 mai 2009 qui a consolidé et refondu les règles et les normes de sécurité pour les navires transportant des passagers établies par la [directive 98/18/CE](#). La [directive 98/41/CE](#) du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord des navires de transport de passagers a permis un contrôle du nombre de passagers et des opérations de sauvetage plus efficaces en cas d'accident.

En 2016, la Commission a présenté trois propositions législatives, qui ont toutes été soumises au vote de la commission des transports et du tourisme le 11 avril 2017 et en séance plénière le mercredi 4 octobre 2017. La première proposition, [COM\(2016\)0369](#), modifiant la [directive 2009/45/CE](#), vise à clarifier et à simplifier les règles et les normes de sécurité pour les navires à passagers afin qu'il soit plus simple de les mettre à jour, de les contrôler et de veiller à leur respect. La proposition supprime également les références incohérentes ou erronées, offre de nouvelles définitions de certains types de bateaux, clarifie la définition des matériaux équivalents, exclut les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres et simplifie la définition des zones maritimes. La Commission créera une base de données destinée à accroître la transparence et à faciliter la notification des exemptions, des équivalences et

des prescriptions de sécurité supplémentaires. La deuxième proposition, [COM\(2016\)0370](#), modifiera la [directive 98/41/CE](#) afin de mettre à jour et de clarifier les exigences en vigueur pour le comptage et l'enregistrement des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers. Les modifications comprennent la mise à jour de la définition des «zones portuaires» afin d'introduire des informations relatives à la nationalité des personnes à bord et de remplacer l'exigence pour la compagnie de stocker les listes de passagers et de membres de l'équipage par la conservation de ces données dans le guichet national unique. La troisième proposition, [COM\(2016\)0371](#), a pour objectif de simplifier l'actuel cadre réglementaire de l'Union européenne en matière de sécurité des navires à passagers en modifiant la [directive 2009/16/CE](#) et en abrogeant la [directive 1999/35/CE](#). La proposition mettra à jour et clarifiera les exigences existantes en matière de visite pour les transbordeurs rouliers et les engins à grande vitesse. Elle vise également à mettre en conformité les dispositions relatives aux rapports d'inspection, aux interdictions de départ, aux recours, aux coûts, à la base des données des inspections et aux sanctions. La proposition établira un système d'inspection des navires à effectuer préalablement à leur service de traversée régulière, pouvant être agrémenté d'une visite annuelle par l'État du pavillon. Le 23 octobre 2017, le Conseil a approuvé le vote du Parlement sur les trois propositions législatives.

E. Évolution depuis les accidents de l'Erika et du Prestige

Depuis les naufrages des navires pétroliers Erika (1999) et Prestige (2002), les normes de sécurité de l'Union dans le domaine des transports maritimes ont à nouveau été sensiblement renforcées.

1. Le paquet «Erika I»

La [directive 2001/105/CE](#) du 19 décembre 2001 a renforcé et uniformisé les dispositions juridiques de la [directive 94/57/CE](#) sur les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (voir section précédente). Elle a notamment mis en place un système de responsabilité en cas de preuve de négligence. La [directive 2001/106/CE](#) du 19 décembre 2001 a rendu obligatoire, pour certains navires présentant des risques potentiels, le contrôle par l'État du port. La directive a introduit en outre une «liste noire» de navires qui peuvent se voir refuser l'accès aux ports de l'Union.

Le [règlement \(CE\) no 417/2002](#) du 18 février 2002, a établi un calendrier pour le retrait de la circulation des pétroliers à simple coque et leur remplacement par des navires à double coque, plus sûrs. Après le naufrage du pétrolier Prestige, un calendrier plus rigoureux a été adopté dans le [règlement \(CE\) no 1726/2003](#) du 22 juillet 2003. Ensuite, le [règlement \(UE\) no 530/2012](#) du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque est venu abroger le [règlement \(CE\) no 417/2002](#) et prévenir certaines exemptions susceptibles d'être invoquées en vertu des règles de l'OMI. Il dispose que, pour les pétroliers transportant des produits pétroliers lourds, seuls ceux à double coque pourront battre pavillon d'un État membre, les pétroliers à simple coque se voyant interdire, quel que soit leur pavillon, d'entrer dans les ports ou les terminaux en mer ou de jeter l'ancre dans une zone relevant de la juridiction des États membres.

2. Le paquet «Erika II»

La [directive 2002/59/CE](#) du 27 juin 2002 prévoit la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (SafeSeaNet). Il incombe à l'exploitant d'un navire, préalablement à son entrée dans un port communautaire, de communiquer un ensemble d'informations aux autorités portuaires compétentes, en particulier lorsqu'il transporte des matières dangereuses ou polluantes. La directive a rendu obligatoire l'équipement permettant l'identification automatique des navires (systèmes AIS) et l'enregistrement des données du

voyage (systèmes VDR ou «boîtes noires»). Les autorités compétentes des États membres se réservent le droit d'interdire à un navire de sortir d'un port lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Le [règlement \(CE\) no 1406/2002](#) du 27 juin 2002 a instauré une Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Son rôle consiste à offrir aux États membres et à la Commission un appui scientifique et technique ainsi qu'à contrôler l'application des règles de sécurité dans le transport maritime. Au fil du temps, les compétences de l'AESM ont été considérablement élargies et couvrent désormais la lutte contre la pollution (assistance opérationnelle sur demande des États membres) et des systèmes de surveillance par satellite. Le [règlement \(UE\) no 100/2013](#) du 15 janvier 2013 a modifié le règlement AESM, clarifiant les tâches principales et secondaires de l'Agence, précisant également son rôle dans la promotion de la coopération entre les États membres et la Commission en:

- créant et exploitant le centre européen de données d'identification et de suivi des navires à grande distance de l'Union européenne (LRIT) et le SafeSeaNet;
- fournissant des données pertinentes en matière de positionnement des navires et d'observation de la Terre aux autorités nationales et aux organes de l'Union compétents; et en
- prêtant une assistance opérationnelle aux États membres concernant des enquêtes liées à des accidents graves.

3. Le troisième paquet sur la sécurité maritime et le contrôle par l'État du port

À l'issue d'après négociations, le Parlement et le Conseil se sont mis d'accord en décembre 2008 sur un troisième paquet législatif composé de deux règlements et de six directives:

- une refonte de la directive sur le contrôle par l'État du port ([directive 2009/16/CE](#) du 23 avril 2009) afin de garantir des inspections plus efficaces et plus fréquentes grâce à de nouveaux mécanismes de surveillance dépendant du profil de risque; la directive 2009/16/CE intègre ainsi les procédures, les instruments et les travaux du memorandum d'entente de Paris (qui existe depuis 1982) dans le champ d'application du droit de l'Union;
- la [directive 2009/21/CE](#) du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon, qui doit permettre un contrôle plus efficace du respect des dispositions internationales par les navires battant pavillon d'un État membre;
- la [directive 2009/17/CE](#) du 23 avril 2009 modifiant la directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (SafeSeaNet), en vue d'améliorer les conditions-cadres juridiques relatives aux lieux de refuge pour les navires en détresse et en vue de continuer à développer la plate-forme SafeSeaNet;
- le [règlement \(CE\) no 391/2009](#) et la [directive 2009/15/CE](#) du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, afin d'instaurer un système indépendant de contrôle de la qualité en vue de remédier aux lacunes toujours présentes dans les procédures d'inspection et de certification de la flotte mondiale;
- la [directive 2009/18/CE](#) du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents de transports maritimes, qui contient des principes uniformes pour la conduite d'enquêtes en mer sur les accidents et incidents de mer qui impliquent des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union et surviennent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État membre; elle a aussi créé un système visant à mettre en commun les résultats, dit «cadre de coopération permanente» entre l'AESM, la Commission et les États membres;

- le [règlement \(CE\) no 392/2009](#) du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident (fondé sur la convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002);
- la [directive 2009/20/CE](#) du 23 avril 2009 visant à préciser les conditions du contrôle de l'État du port sur les certificats d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes [soumises à limitation au titre de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC) de 1976 modifiée par le protocole de 1996].

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement a soutenu les initiatives concernant la sécurité maritime et a contribué aux améliorations dans ce secteur. Les deux paquets Erika sur la sécurité maritime ont reçu le soutien du Parlement, et le processus législatif a été clos au plus vite, le Parlement étant du reste parvenu à imposer des améliorations. Le Parlement recommandait en outre un corps de garde-côtes européen pour le pilotage dans les zones maritimes écologiquement sensibles et difficilement navigables, ainsi qu'un processus décisionnel et de commande clair dans les États membres en cas d'urgence (en particulier eu égard à l'assignation obligatoire d'un lieu de refuge ou d'un port de refuge).

Dans le cadre de la [révision](#) de la [directive](#) relative à un système européen de suivi du trafic des navires et d'information (SafeSeaNet), le Parlement européen a en outre fait en sorte que les États membres soient tenus de désigner une autorité compétente pouvant prendre des décisions sur la meilleure manière d'éviter les naufrages et sur quel port doit accueillir un navire ayant besoin d'assistance.

Le cadre juridique pour les ports de refuge, que le Parlement avait déjà réclamé à plusieurs reprises, constitue une condition essentielle pour l'amélioration de la sécurité du transport maritime. Ainsi, le Parlement a été, du premier au troisième paquet sur la sécurité maritime [notamment via la commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime (MARE) en 2004], le moteur des améliorations sensibles apportées à la sécurité maritime.

Dans sa [résolution](#) sur l'AESM, le Parlement a demandé que les activités de l'Agence soient élargies. En particulier, il a recommandé que ses systèmes de contrôle du trafic contribuent à l'existence d'un espace maritime européen sans barrières qui permettrait de transporter les marchandises et les passagers par mer entre les États membres sans plus de formalités que par route. Le Parlement, en adoptant avec le Conseil le [règlement \(UE\) no 911/2014](#) du 23 juillet 2014 sur le financement pluriannuel de l'AESM dans le domaine de la lutte contre la pollution marine causée par les navires et les installations pétrolières et gazières, a contribué à l'attribution de 160,5 millions d'euros à l'AESM pour la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2020.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017