COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 6.12.2000
COM(2000)802 final

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

SUR UN DEUXIÈME TRAIN DE MESURES COMMUNAUTAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME SUITE AU NAUFRAGE DU PÉTROLIER ERIKA

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

(présentées par la Commission)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

SUR UN DEUXIÈME TRAIN DE MESURES COMMUNAUTAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME SUITE AU NAUFRAGE DU PÉTROLIER ERIKA

Le naufrage du pétrolier ERIKA au large des côtes françaises en décembre 1999, a été le catalyseur de nouveaux développements dans la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime. Près de trois mois seulement après cet accident, le 21 mars 2000, la Commission a adopté une « Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier » qui était assortie d'un certain nombre de propositions d'actions concrètes, pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent.

Le Conseil Européen de Biarritz a souhaité l'adoption rapide du premier "paquet de mesures Erika" et a encouragé la Commission à proposer dans les meilleurs délais un deuxième train de mesures qui complètent les trois propositions législatives présentées le 21 mars 2000.

I- Rappel des propositions de mesures à l'examen du Conseil et du Parlement européen

- Une modification substantielle de la directive existante sur le contrôle des navires par l'État du port en vue de **renforcer les contrôles dans les ports** qui restent insuffisants à l'heure actuelle. Les éléments essentiels de cette proposition concernent le bannissement des navires inférieurs aux normes (avec l'établissement d'une liste noire de navires ne pouvant plus entrer dans les eaux de l'Union européenne) et le renforcement des inspections sur les navires «à risque», dont les pétroliers. L'ensemble de ces modifications implique une augmentation du personnel chargé des contrôles dans les ports des différents États membres.

- Une modification de la directive existante concernant les **sociétés de classification** auxquelles les États membres délèguent une grande partie de leurs pouvoirs de vérification, qui vise d'une manière générale, de renforcer les contrôles sur les activités de ces sociétés.

- Une proposition de règlement qui vise à généraliser **l'interdiction des pétroliers à simple coque** en fonction d'un calendrier analogue à celui des États-Unis, ce qui permettra une introduction accélérée des pétroliers à double coque qui offrent une meilleure protection contre la pollution en cas d'accident. Selon ce calendrier, l'utilisation des doubles coques sera obligatoire dans la plupart des catégories de pétroliers en 2010.

La Commission a attiré l'attention du Conseil Transport lors de sa dernière session du 2 octobre sur la nécessité d'éviter qu'un amoindrissement de sa proposition sur le contrôle de l'État du port ait pour effet de diminuer par deux le nombre de navires « à risques » qui seraient soumis à un contrôle obligatoire renforcé dans les ports de l'Union européenne si le compromis de la Présidence était adopté.

Pour ce qui concerne la proposition de règlement sur les **pétroliers à double coque,** une démarche conjointe au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) a abouti en octobre 2000 en faveur d'une révision des règles internationales en vigueur. L'adoption de telles mesures qui sont similaires à celles voulues par l'Union européenne est prévu à l'OMI pour avril 2001. Sur cette base, le Conseil devrait adopter une position commune lors de sa

session du 21 décembre afin qu'en tout état de cause une réglementation communautaire entre en vigueur en anticipation de celle de l'OMI qui peut prendre plusieurs années.

Les institutions communautaires doivent accélérer leurs travaux afin de permettre que le Conseil européen de Nice puisse constater un accord sur ces trois textes à la fin de l'année. Le Président du Conseil et la Présidente du Parlement européen ont à nouveau appelé à une adoption accélérée de ces mesures suite au naufrage du chimiquier Ievoli Sun le 31 octobre 2000.

II - Un deuxième train de mesures pour améliorer de manière durable la protection des eaux européennes contre les risques d'accidents et de pollutions en mer.

1) Mesures destinées à améliorer la sécurité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires

La sécurité du trafic maritime dans les eaux européennes constitue un enjeu capital : 90% du commerce entre l'Union européenne et les pays tiers est effectué par voie maritime. Les risques d'accident liés à la concentration du trafic le long des principales voies maritimes européennes sont particulièrement élevés dans certaines zones de convergence, telles que les détroits du Pas-de-Calais ou de Gibraltar. Par ailleurs, les conséquences environnementales d'un accident en mer, susceptible d'intervenir même en dehors des zones de forte concentration de trafic (comme cela a été le cas lors du naufrage de l'ERIKA), peuvent être désastreuses pour l'économie et l'environnement des Etats membres concernés.

Même après l'adoption du premier paquet de mesures, des navires sous-normes pourront échapper aux contrôles au sein de l'Union européenne. Par ailleurs, la directive 93/75/CEE en vigueur introduisant des obligations de notification pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes n'est pas suffisante pour permettre une connaissance et un suivi précis des navires, en particulier de ceux qui transitent devant les côtes européennes. Il importe donc que l'Union européenne se donne les moyens de mieux surveiller et contrôler le trafic qui transite au large de ses côtes et d'intervenir plus efficacement en cas de situation critique en mer.

La proposition prévoit en particulier de :

- Améliorer l'identification des navires à destination des ports européens et le suivi de tous les navires transitant dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, et obliger ces navires à s'équiper de systèmes transpondeurs permettant leur identification automatique et leur suivi en continu par les autorités côtières ;

- Etendre les obligations de notification déjà contenues dans la directive 93/75/CEE à d'autres marchandises dangereuses ou polluantes et en particulier aux combustibles de soute présents à bord, compte tenu de la nature particulièrement polluante de ces produits.

- Simplifier et harmoniser les procédures concernant la transmission et l'exploitation des données relatives aux marchandises dangereuses ou polluantes transportées par les navires, au travers notamment d'un recours systématique à l'échange de données par voie électronique.

- Rendre obligatoire pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté l'emport de boîtes noires (ou enregistreurs de données du voyage) afin de faciliter les

enquêtes après accident, et contribuer ainsi à améliorer la politique de prévention des accidents maritimes. La présence de ces boîtes noires à bord sera rendue obligatoire de manière anticipée et élargie (navires de charge et navires en voyage domestique) par rapport aux normes de l'OMI.

- Accroître le développement de bases de données communes et la mise en réseau des centres chargés de gérer les informations recueillies en vertu de la directive.

- Assurer un suivi plus étroit des navires présentant un risque particulièrement élevé pour la sécurité maritime et l'environnement et imposer la circulation d'informations les concernant entre Etats membres, afin qu'ils soient en mesure, le cas échéant, de détecter plus rapidement des situations dangereuses et prendre des mesures préventives à l'encontre de ces navires.

- Renforcer les pouvoirs d'intervention des Etats membres, en tant qu'Etats côtiers, en cas de risque d'accident ou de menaces de pollution devant leurs côtes (eaux territoriales et haute mer). Les Etats membres pourront ainsi ordonner le détournement d'un navire posant une menace pour leurs côtes, mettre en demeure le capitaine de mettre fin à un risque de pollution, déposer une équipe d'évaluation à bord du navire ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

- Enjoindre aux Etats membres de prendre des mesures pour permettre l'accueil de navires dans des ports de refuge en cas de détresse en mer, et d'interdire aux navires de quitter les ports en cas de conditions météorologiques exceptionnelles posant un risque grave pour la sécurité ou l'environnement.

2) Amélioration des régimes de responsabilité et de compensation des dommages de pollution en vigueur

Dès les années soixante-dix, la communauté internationale a élaboré, au travers de l'OMI, des conventions internationales mettant en place des règles détaillées de responsabilité et de compensation des dommages en cas de pollution provoquée par des navires-citernes.

La proposition de la Commission complète le système international actuel à deux niveaux concernant la responsabilité et la compensation des dommages résultant des pollutions provoquées par les pétroliers, en créant un fonds européen supplémentaire, le fonds COPE, destiné à dédommager les victimes des marées noires dans les eaux européennes. Le fonds COPE indemnisera seulement les victimes dont les plaintes auront été jugées justifiées, mais qui n'auront pas été en mesure d'obtenir une indemnisation complète dans le cadre du régime internationales en raison de la hauteur insuffisante des plafonds de compensation. Ces plafonds se lèvent actuellement à 200 millions d'euros.

Les indemnités accordées par le fonds COPE seront donc basées sur les mêmes principes et les mêmes règles que celles appliquées dans le système international actuel, mais avec un plafond fixé à un niveau jugé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros. Le fonds COPE pourrait aussi être utilisé pour accélérer l'indemnisation complète des victimes de pollution.

Le fonds COPE sera financé par les entreprises européennes réceptionnant les hydrocarbures. Toute personne qui, dans un État membre, reçoit plus de 150.000 tonnes de pétrole brut et/ou de fuel lourd par an devra payer sa contribution au fonds COPE en proportion des quantités de pétrole reçues.

Le fonds COPE ne sera activé que s'il se produit un accident dans les eaux de l'Union européenne et que le plafond maximum prévu par le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est dépassé, ou menace d'être dépassé. Tant que ces conditions ne seront pas réunies, le fonds COPE ne réclamera aucune contribution.

Outre les dispositions en matière de responsabilité exposées ci-dessus, le règlement proposé comporte un article prévoyant l'application de sanctions financières pour négligence grave imputable à toute personne associée au transport d'hydrocarbures par la voie maritime. Cette sanction sera imposée par les États membres en dehors du régime de la responsabilité et de l'indemnisation et ne sera donc pas affectée par une éventuelle limitation des responsabilités.

3) Une Agence européenne de la sécurité maritime

En l'espace de quelques années un corpus législatif abondant dans le domaine de sécurité maritime a été mis en place. Les États membres doivent mettre en œuvre ces règles de manière efficace et uniforme, notamment en rapprochant les procédures et pratiques d'inspections dans les ports et de contrôle technique de la condition des navires et en recrutant un nombre conséquent d'inspecteurs puisque le nombre de bateaux à risques effectivement contrôlés, de l'ordre de 700 en 1999, devrait passer à 6.000 lors de l'entrée en vigueur des propositions de la Commission.

La création d'une Agence européenne de la sécurité maritime devrait soutenir l'action de la Commission et des États membres dans l'application et le contrôle de la législation communautaire ainsi que dans l'évaluation de l'efficacité des mesures en place. Cette agence sera composée d'une cinquantaine de personnes, provenant essentiellement des administrations maritimes nationales et de l'industrie.

Dans sa proposition, la Commission propose que l'Agence, qui s'inspire largement dans son organisation et mission de l'Agence pour la Sécurité aérienne, exerce notamment les tâches suivantes :

- Assistance technique pour la préparation des propositions d'amendement aux textes législatifs communautaires, au vu notamment des évolutions de la réglementation internationale ;

- Missions d'inspection sur place des conditions dans lesquelles le contrôle par l'État du port est effectué par les États membres ;

- Organisation des actions de formation appropriées ;

- Collecte d'informations et exploitation de bases de données sur la sécurité maritime qui permettront notamment à la Commission d'établir une « liste noire » des navires sous norme. Toutes les données seront à la disposition des inspecteurs des États Membres qui pourront ainsi disposer immédiatement de toutes les données relatives à un navire et procéder, le cas échéant, à son immobilisation.

- Missions liées à la surveillance de la navigation et à la gestion des informations relatives au trafic maritime ;

- Missions d'évaluation et d'audit des sociétés de classification ;

- Participation ou coordination d'activités en relation avec les enquêtes consécutives à un accident maritime ;

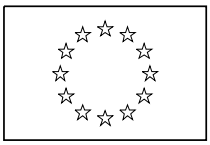
- Missions d'assistance aux États candidats à l'adhésion, en vue d'évaluer la manière dont les administrations maritimes des pays concernés remplissent leurs obligations en tant qu'États du pavillon et en tant qu'États du port .

****

CONCLUSION

L'ensemble de ces mesures qui viennent compléter le premier paquet forme un tout cohérent qui devrait renforcer significativement la sécurité maritime dans les eaux et dans les ports de l'Union européenne. Pour que ces propositions aboutissent rapidement à des actions concrètes, la Commission propose au Parlement européen et au Conseil d'adopter dans les délais les plus rapides les trois propositions législatives de cette communication.

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 01.12.2000
COM(2000)

2000/0325 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE, OBJECTIFS ET CONTENU DE LA PROPOSITION.

Contexte général

1. Depuis ses débuts, en 1993[1], la politique communautaire de sécurité maritime s'est concrétisée par l'adoption d'une quinzaine de règlements ou de directives visant à améliorer la sécurité des navires, de leurs équipages et de passagers, ainsi que pour prévenir de manière plus efficace la pollution des mers.

L'accident de l'ERIKA, le 13 décembre 1999 a démontré à la fois la persistance du risque d'accidents de mer au large des côtes européennes et la gravité potentielle de leurs conséquences, notamment en termes de pollutions des côtes. Trois mois après cet accident, la Commission européenne adoptait, le 21 mars 2000, une « Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier » décrivant une stratégie globale, assortie d'un certain nombre de propositions d'actions concrètes, pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent. Les mesures à court terme proposées par la Commission dans cette Communication devaient être complétées par des mesures supplémentaires pour améliorer de manière durable la protection des eaux européennes contre les risques d'accidents et de pollutions en mer. Les mesures à moyen terme annoncées concernent la sécurité du trafic maritime, l'amélioration des régimes de responsabilité et de compensation des dommages en cas de pollution accidentelle et la mise en place d'une « Agence européenne de la sécurité maritime ». L'annonce de ces mesures a été confirmée lors du Conseil européen de Biarritz, le 14 octobre 2000, sur la base du rapport de la Commission du 27 septembre 2000 sur la stratégie de la Communauté en matière de sécurité maritime[2].

2. L'Europe, et plus particulièrement sa façade atlantique, ont connu de nombreux accidents catastrophiques impliquant des navires pétroliers (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, etc.). Au-delà des causes directes de ces accidents, qui peuvent être multiples, les conditions météo-océaniques souvent défavorables, le caractère accidenté des côtes, la densité du trafic dans certaines voies de passage constituent un facteur objectif de risque non négligeable. En outre, les pollutions accidentelles, ainsi que les pollutions opérationnelles chroniques, sont fréquentes (surtout sur la façade atlantique) et ont des conséquences particulièrement dommageables pour l'environnement et l'économie locale, compte tenu de la richesse particulière du littoral européen en biotopes vulnérables et en ressources liées à la mer (pêche, tourisme). A cet égard, le littoral européen, dans sa quasi-totalité, peut être considéré comme une zone sensible qu'il convient de protéger. Les conséquences économiques d'un accident provoqué par un seul pétrolier, même de taille modeste, peuvent être catastrophiques, comme l'a démontré l'accident de l'ERIKA, pour lequel le montant des dommages indemnisables est estimé à plus de 300 millions d'Euros.

3. Il existe aujourd'hui au plan international, ainsi qu'au plan communautaire, un ensemble de règles techniques concernant la construction, la stabilité, l'équipement des navires, ainsi que la qualification des équipages et les conditions de vie et de travail à bord. Sans ces règles, le nombre d'accidents maritimes serait considérablement plus élevé. Toutefois, quelle que soit la qualité de ces normes de sécurité, elles ne pourront jamais

---

[1] Communication de la Commission du 24 février 1993 «Pour une politique commune de sécurité maritime», COM(93) 66 final du 24.2.1993.

[2] COM 2000 (603) final du 27.9.2000.

conduire au risque zéro dans les eaux européennes, et ce d'autant plus qu'elles ne sont pas appliquées par tous avec la même rigueur. Les statistiques établies par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port montrent qu'un nombre toujours important d'inspections conduisent à relever des déficiences suffisamment graves pour justifier plusieurs centaines d'immobilisations de navires par an. Le contrôle par l'Etat du port ne suffit donc pas à lui seul à venir à bout du phénomène de la navigation de complaisance. En outre, le contrôle par l'Etat du port présente une lacune non négligeable. En effet, les contrôles ne sont effectués que lors des escales portuaires. Malgré le développement d'outils de sélections toujours plus affinés, tels que le coefficient de ciblage, il reste possible que certains navires échappent pendant un certain temps aux mailles du filet. En conséquence, chaque jour, plusieurs navires en mauvaise condition qui présentent un risque évident pour la sécurité et l'environnement, longent les côtes des Etats membres sans que le risque qu'ils présentent soit détecté, ou que leur présence dans ses eaux soit connue de l'Etat riverain.

Ni les règles de sécurité s'imposant aux Etats du pavillon, ni le contrôle par l'Etat du port ne sont donc suffisants pour prémunir un Etat contre le risque d'accident ou de pollution de son littoral. Il importe donc, qu'en tant qu'Etats côtiers, les Etats se donnent les moyens de mieux surveiller et contrôler le trafic qui transite au large de leurs côtes, afin de protéger leurs citoyens, leur économie et leur environnement contre les conséquences catastrophiques éventuelles d'un accident maritime.

Evolution du contexte international

4. Les conditions d'exercice de la surveillance et du contrôle du trafic en mer ont fortement évolué dans les dernières années, tant sur le plan juridique que sur le plan technologique.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 codifie l'équilibre entre les compétences des Etats côtiers, des Etats du pavillon et des Etats du port, dans un sens qui reste largement protecteur du principe de liberté de navigation, mais qui marque par rapport au droit antérieur une nette extension des compétences de l'Etat côtier. C'est principalement pour lutter contre les risques de pollution que l'Etat côtier s'est vu confier des compétences importantes, aussi bien en ce qui concerne sa mer territoriale que sa zone économique exclusive (lorsqu'il en est pourvu).

5. Le droit international a connu plusieurs évolutions depuis cette date, notamment au travers des modifications successivement apportées à la Convention SOLAS (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer). Le chapitre V de SOLAS, consacré à la sécurité de la navigation, fait actuellement l'objet d'un processus de refonte. Le nouveau chapitre V contiendra des dispositions détaillées portant notamment sur :

– les systèmes d'organisation de trafic (nouvelle règle 10) qui ont pour objectif d'améliorer la sécurité dans les zones sensibles, où le trafic est particulièrement dense ou difficile, et peuvent consister en dispositifs de séparation de trafic, zones à éviter, routes en eau profonde, etc.

– les systèmes de comptes rendus de navires (nouvelle règle 11) prévoyant l'obligation pour les navires de signaler leur passage dans une zone particulière en transmettant un certain nombre d'information à des autorités côtières chargées de recevoir de tels comptes rendus.

– les services de trafic maritime (STM, ou VTS selon l'acronyme en langue anglaise fréquemment utilisé ; nouvelle règle 12) offrent aux navires, dans les zones où le volume de trafic ou les risques d'accident le justifient, un service d'informations nautiques/météorologiques, complété le cas échéant par des services d'assistance/d'organisation du trafic.

Sur ces différents points, les règles de la convention SOLAS sont complétées par des résolutions décrivant de manière détaillée les principes et les dispositions opérationnelles applicables à ces services/systèmes.

6. Sur le plan des technologies de communication, de positionnement et de suivi des navires, des développements important caractérisent la dernière décennie, avec en particulier le développement du positionnement par satellite, de l'électronique et de la télématique. L'une des nouveautés les plus importantes est certainement l'apparition des systèmes d'identification automatique des navires ou transpondeurs qui devraient être rendus obligatoires par l'OMI à bord des navires de plus de 300 tonneaux à compter de l'an 2002. L'un des avantages de cette technologie, dans son application navire-terre, est qu'elle constitue une technologie « passive », n'exigeant pas une intervention active du bord, et capable donc de soulager grandement le capitaine. Par ailleurs, l'informatique a simplifié et optimisé de manière considérable le suivi des navires par les centres côtiers, notamment par un traitement amélioré des images radars, et permet également une circulation plus rapide des informations par la voie électronique.

Développements au sein de la Communauté européenne

7. L'encombrement et le niveau élevé des risques à la navigation dans les eaux européennes ont conduit les Etats membres, depuis une vingtaine d'années, à mettre en place des dispositifs d'organisation du trafic dans les principales voies empruntées par le trafic en provenance ou à destination des ports européens. Ces dispositifs, approuvés par l'OMI, ont contribué à limiter les risques de collision ou d'autres accidents au large des côtes européennes.

Le développement des systèmes de comptes rendus obligatoires est plus récent, puisque avant l'introduction en 1994 d'un amendement à la convention SOLAS, ils étaient basés sur une participation volontaire des navires en transit. Aujourd'hui, plusieurs systèmes de comptes volontaires ou obligatoires ont été approuvés par l'OMI, en particulier le long de la façade atlantique et dans la Manche, qui constituent des zones particulièrement exposées ou écologiquement sensibles. En outre, la pratique des comptes rendus portuaires est largement répandue : les navires informent les ports à l'avance de leurs prévisions d'escale (généralement plusieurs jours avant la date prévue d'arrivée, afin de réserver une place à quai) et confirment leur arrivée 24h00 ou 48h00 avant d'arriver au port.

Les mouvements des navires dans la plupart des ports européens et de leurs approches sont contrôlés par des STM portuaires, qui contribuent ainsi à l'efficacité de la gestion portuaire et à la sécurité dans et aux abords de la zone portuaire. Le développement des STM côtiers répond au souci de mieux suivre le trafic de transit dans certaines zones où la densité du trafic le justifient.

Il convient de souligner que fréquemment les différentes missions décrites ci-dessus sont exercées par une même autorité à terre. Ainsi un même centre, un STM par exemple, peut recevoir les comptes rendus des navires et assurer le suivi du trafic dans un dispositif de

séparation du trafic dans sa zone de couverture, et assurer d'autres tâches connexes, telles que recherche et sauvetage en mer.

8. Pour ce qui concerne la situation au plan communautaire, plusieurs points doivent être soulignés.

Tout d'abord, il existe un cadre législatif en place :

- La directive 93/75/CEE adoptée en septembre 1993 (« directive Hazmat ») vise à permettre aux autorités nationales chargées de lutter contre les conséquences d'un accident en mer de disposer des informations appropriées. A cette fin, les capitaines et les exploitants de navires sont tenus de fournir un certain nombre d'information sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord à des autorités compétentes désignées par les Etats membres. Ces dernières sont tenues d'échanger ces données en cas de besoin pour des raisons de sécurité.

- La proposition de Directive Eurorep a été adoptée en décembre 1993. Elle fait suite à la directive 93/75/CEE qui institue un système de notification pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination ou en provenance des ports de la Communauté. Son principal objectif est d'étendre les obligations de notification contenues dans la directive 93/75/CEE aux navires en transit au large des côtes de la Communauté. La proposition a été favorablement accueillie par le Parlement européen, mais la discussion de la proposition au Conseil a rencontré un certain nombre d'obstacles, et la proposition Eurorep se trouve sur la table du Conseil depuis 1994, sans qu'une position commune ait pu être adoptée.

- La décision du conseil du 25 février 1992 au sujet des systèmes de radionavigation destinés à être utilisés en Europe prévoit le développement d'aides à la navigation dans l'espace maritime européen, basé notamment sur l'extension des systèmes de radionavigation terrestre Loran-C. Cette composante maritime contribue à la politique européenne de navigation dans tous les modes de transport et notamment au développement du réseau satellitaire de navigation Galileo.

- Une directive du Conseil du 21 décembre 1978 vise à garantir que les navires qui souhaitent recourir aux services d'un pilote pour le pilotage en dans la mer du Nord et la Manche disposent de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés.

- La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport inscrit parmi ses objectifs la mise en place d'un réseau de gestion et d'information sur le trafic maritime, afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité du trafic maritime et de protection de l'environnement dans les zones maritimes dépendant des Etats membres. Cet instrument rend possible un soutien financier communautaire à des projets divers de gestion ou d'information sur le trafic maritime (notamment VTS). Par ailleurs d'autres fonds communautaires peuvent contribuer au développement d'infrastructures ou d'installations de gestion et d'information sur le trafic maritime (FEDER, Fonds de Cohésion).

Dans le cadre de mesures destinées à faciliter la mise en œuvre de la législation communautaire, la Commission a lancé l'initiative d'un mémorandum d'entente entre plusieurs Etats membres pour la mise en place d'un réseau d'échanges de données informatisées (EDI) entre les administrations des Etats membres pour la mise en œuvre de la

Directive 93/75/CEE (actuellement 5 Etats membres sont parties à cet accord et trois autres pourraient prochainement s'y joindre). Ce projet fait l'objet d'un financement par les fonds du réseau transeuropéen de transport. Un projet Phare (projet EWS : Early Warning System for the Baltic Sea), conclu en 1999, devrait déboucher sur la mise en place d'une initiative similaire entre plusieurs Etats bordant la mer Baltique.

Bilan de l'application de la directive 93/75/CEE

9. La directive 93/75/CEE « Hazmat » est appliquée depuis 1995. La Commission possède aujourd'hui une vue assez complète de la mise en œuvre de cette directive, au travers de plusieurs sources d'information : examen des législations nationales de transposition, informations recueillies directement auprès des Etats membres, contacts avec l'industrie et résultats d'études menées pour le compte de la Commission.

Les principales conclusions de cette évaluation sont les suivantes :

- Le système mis en place par la directive est assez peu transparent vis-à-vis de l'extérieur et souvent mal connu des capitaines et des armateurs, en particulier en dehors de l'Union européenne ;

- L'obligation pesant sur l'opérateur de notifier depuis le port de départ en dehors de l'Union européenne n'est pas correctement appliquée, la notification ayant souvent lieu après le départ du navire, et se trouve parfois même simplement adressée au port de destination selon les règles locales de ce port (ex :48h00 ou 24 h00 en avance); de même, il est fréquent que la notification depuis le port de départ dans l'Union européenne ait lieu avec retard ;

- La transmission des informations liées à la cargaison est parfois problématique, ceci étant notamment dû à l'inadéquation de moyens de transmission tels que la télécopie pour la transmission d'informations volumineuses ;

- La directive ne prévoyant pas de procédures ni de format harmonisé pour la transmission et l'échange des données, ceci est un obstacle au bon fonctionnement et à l'efficacité du système tout entier ;

- Il n'y a pas de claire définition des autorités compétentes, et par conséquent pas de responsabilités clairement établies ; le problème est surtout ressenti au niveau des ports, qui ne sont pas mentionnés dans la directive ;

- La publication de la liste des autorités compétentes n'est pas régulièrement mise à jour et n'est pas aisément disponible ;

- L'information notifiée au titre de la directive est dans la plupart des cas stockée par ses destinataires dans l'attente d'un accident maritime mais ne reçoit aucune autre utilisation ; il n'y a donc aucune valorisation de l'information collectée.

Les objectifs d'une nouvelle initiative communautaire.

10. Au vu des éléments décrits ci-dessus, la Commission considère que les outils existants pour répondre aux risques d'accidents ou de pollution créés par la navigation des navires sous-normes dans les eaux européennes sont encore insuffisants.

En effet, la directive 93/75/CEE a pour principal objectif la réduction des possibles conséquences environnementales d'un accident en mer. Quant aux dispositifs de suivi et de gestion du trafic en place, ils ont une portée géographique réduite, concentrée sur les principales zones de convergence du trafic et sans réelle portée sur les événements susceptibles de se produire au-delà de leur couverture radar ou radio. Le seul instrument véritablement efficace dont dispose la Communauté pour empêcher un navire inférieur aux normes (battant pavillon tiers) de naviguer dans les eaux européennes semble être le contrôle par l'Etat du port. Toutefois, cet instrument est par définition aléatoire (il ne capte qu'une partie du trafic) et ne réduit pas le risque posé par un navire non (encore) inspecté qui longe les côtes européennes.

Une autre limitation est liée à une insuffisante interaction entre les parties détenant l'information sur le trafic : STM, garde-côtes, autorités portuaires, etc. disposent d'informations souvent précises en relation avec le trafic mais ces informations ne sont pas valorisées faute d'une mise en commun ou d'une circulation efficace de l'information.

La Commission a indiqué, dans le rapport qu'elle a présenté pour le sommet européen de Biarritz les principes directeurs de ses nouvelles propositions en matière de sécurité de la navigation dans les eaux européennes :

- « instituer une obligation élargie de signalement avant l'entrée dans les eaux européennes ;

- améliorer les procédures concernant la transmission et l'exploitation des données relatives à la cargaison dangereuse, au travers notamment d'un recours systématique à l'échange informatisé de données (EDI);

- rendre obligatoire dans les eaux de la Communauté l'emport par les navires de systèmes d'identification automatiques (ou transpondeurs), selon le calendrier défini par l'OMI, en vue de faciliter leur identification et leur suivi par les autorités compétentes à proximité des côtes;

- accroître le développement de bases de données communes et la mise en réseau des centres chargés de gérer les informations recueillies en vertu de la directive, afin de fournir une connaissance plus complète du trafic, notamment de transit, dans les eaux européennes ;

- assurer un suivi plus étroit des navires présentant un risque particulièrement pour la sécurité maritime et l'environnement ;

- renforcer les pouvoirs d'intervention des Etats membres, en tant qu'Etats côtiers, en cas de risque d'accident ou de menaces de pollution devant leurs côtes. »

11. Les objectifs ainsi visés sont trop larges pour pouvoir être couverts par une simple modification à la directive 93/75/CEE. Par conséquent, la Commission propose un nouvel instrument, incorporant les objectifs de la directive 93/75/CEE et visant également des finalités plus larges : prévention des pollutions accidentelles et opérationnelles en mer, gestion et surveillance du trafic en mer, contrôle plus étroit sur certains navires considérés comme « à risque », possibilités d'intervention accrue en mer en cas de risques pour l'environnement et la sécurité maritime, facilitation des opérations de recherche et sauvetage en mer, etc.

Mise en place de mesures visant à assurer un suivi et une sécurité de la navigation renforcée dans les eaux européennes.

12. La Commission propose de donner une base juridique communautaire à un certain nombre de pratiques ou d'exigences appliquées par les Etats membres, afin de renforcer leur efficacité et de permettre, le cas échéant, l'application ultérieure d'un régime de sanctions appropriées par les Etats membres en cas de violations de ces obligations. Il s'agit notamment de rendre obligatoires :

- les préavis d'entrée dans les ports européens ;

- le signalement aux systèmes de comptes rendus obligatoire institués par les Etats membres et approuvés par l'OMI.

- l'utilisation des services de trafic maritime et des systèmes d'organisation du trafic maritime approuvés par l'OMI.

Ces mesures permettent de garantir que tous les navires visés par la directive, qu'ils transportent ou non des marchandises dangereuses ou polluantes, pénétrant dans les eaux européennes ou se rendant dans des ports européens, seront identifiés, respecteront les règles de circulation applicables et fourniront aux autorités côtières un certain nombre d'informations importantes en cas de détresse éventuelle en mer.

13. Le contenu des informations est basé sur une harmonisation minimale : seules certaines informations essentielles sont reprises (identification du navire, position, destination, etc.), sachant que certaines informations (type de navire, tonnage, etc.) peuvent être facilement obtenues auprès d'autres sources telles que la base de données EQUASIS sur la qualité des navires. Les informations minimales ainsi exigées sont d'ailleurs celles qui sont généralement exigées par les systèmes de comptes rendus obligatoires déjà en place, à l'exception toutefois des informations suivantes, introduites par la proposition :

– Le nombre de personnes à bord. La directive 93/75/CEE exigeait la communication du nombre de membres d'équipage à bord. Une telle information se révélait toutefois inadaptée et insuffisante, d'une part parce qu'elle ne prenait pas en compte les personnes autres que l'équipage éventuellement à bord et d'autre part parce qu'elle était limitée aux navires transportant des marchandises dangereuses et polluantes et enfin parce que, intégrée dans un système de gestion d'informations sur la cargaison, elle n'avait pas d'utilité opérationnelle directe pour les autorités à terre concernées (en particulier les centres de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer). Désormais, ces informations seront transmises en route aux centres côtiers qui sont le mieux à même de les utiliser.

– L'indication d'une adresse vise à permettre aux autorités opérationnelles d'entrer en contact avec les personnes possédant des informations précises sur la cargaison, ce qui constitue une aide précieuse en cas d'accident ou d'incident impliquant des navires transportant des substances dangereuses ou polluantes, notamment dans l'hypothèse d'un navire en transit n'étant pas à destination d'un port dans la Communauté (dans ce cas en effet, aucune autorité d'un Etat membre ne détient d'informations sur la cargaison).

– Des renseignements sur le type et la quantité de combustible de soute devront être fournis. Les hydrocarbures transportés dans les soutes des navires présentent en effet un risque non négligeable de pollution (certains navires peuvent en transporter plusieurs milliers de tonnes) et, en cas de déversement, il s'agit de produits particulièrement malaisés à récupérer et aux effets toxiques parfois importants. Il est

par conséquent important que les autorités côtières puissent disposer de tels renseignements afin de mieux évaluer les conséquences possibles d'un accident en mer.

14. La proposition vise à renforcer la prévention et la compréhension des causes des accidents maritimes. En effet, la mise en place d'une politique efficace de prévention des accidents maritimes repose sur une meilleure connaissance des flux de trafic et sur la capacité à identifier et suivre les navires posant un risque pour la sécurité ou l'environnement. Cet objectif est désormais facilité par l'introduction des systèmes d'identification automatique, connus sous le nom de **transpondeurs**, qui rendent possible un suivi en continu des navires dans les eaux côtières. En outre, l'analyse précise des causes des accidents maritimes est essentielle pour la compréhension des facteurs déterminants d'un accident, et par conséquent pour l'élaboration ultérieure de mesures de sécurité maritime. De telles enquêtes, jusqu'à présent fréquemment longues, complexes et coûteuses, vont désormais être grandement facilitées par l'apparition des **« boîtes noires** », inspirées de l'aviation. On peut escompter également un effet positif pour la prévention des accidents (en particulier ceux liés au facteur humain) dans le sens où la présence de boîtes noires à bord devrait inciter les équipages à une vigilance et un sens des responsabilités accrus dans l'opération du navire. Ces différents développements technologiques sont en cours de considération au sein de l'OMI, notamment au travers de la révision du chapitre V de SOLAS, mais la Commission considère que l'introduction de ces mesures dans l'Union européenne doit être accélérée et élargie, plus particulièrement pour les catégories de navires non couverts par la réglementation internationale.

En premier lieu, il s'agit donc de rendre obligatoire les nouvelles dispositions de SOLAS sur les **transpondeurs** et surtout de les compléter ou d'accélérer leur introduction pour des navires non couverts par la nouvelle règle de SOLAS, à savoir essentiellement les navires de charge de plus de 300 tonneaux de jauge brute ne naviguant pas en voyage international. Une telle extension est en ligne avec la démarche déjà suivie par la Commission dans d'autres secteurs de la sécurité maritime : la nécessité d'exiger des navires qui effectuent du cabotage à l'intérieur de la Communauté de respecter des règles au moins aussi strictes que celles applicables aux navires en voyage internationaux, afin de garantir un niveau uniforme de sécurité dans les eaux européennes.

En second lieu, la proposition reprend l'obligation pour les navires d'être pourvus de **boîtes noires** (enregistreurs de données du voyage ou VDR- Voyage Data Recorders), selon le concept déjà en place dans le secteur du trafic aérien. Bien qu'il ne s'agisse pas d'équipements de navigation à proprement parler, puisque destinés aux enquêtes après accidents, leur inclusion dans le chapitre V de SOLAS en cours de refonte démontre leur importance dans le contexte d'une vision globale de la sécurité de la navigation. Les boîtes noires ont été rendues obligatoires par la directive 1999/35 à bord des transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un Etat membre. Compte tenu de leur importance pour l'analyse des causes des accidents et le renforcement du niveau de sécurité de la navigation, la Commission estime indispensable de rendre obligatoire, de manière anticipée, la nouvelle règle 20 du chapitre V de SOLAS sur les boîtes noires à tous les navires à passagers ainsi qu'à d'autres catégories de navires, qu'ils effectuent ou non des voyages internationaux.

Mise en place d'un système de notification concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

15. La proposition reprend les dispositions essentielles de la directive 93/75/CEE, les modifie au vu des enseignements tirés de l'expérience de la directive et des développements juridiques et technologiques intervenus au plan international.

L'une des difficultés essentielles de la directive 93/75/CEE réside dans la difficulté de gérer de manière efficace et peu coûteuse les informations relatives à la cargaison, qui peuvent être très volumineuses. Une amélioration significative de la situation présente doit donc d'abord porter sur une amélioration des modalités de circulation des ces informations.

A cette fin, les dispositions introduites envisagent la possibilité de maintenir le plus près possible de la source les informations concernant la cargaison (concept de système « dormant »), dont l'utilisation reste en principe exceptionnelle. La Commission propose de rendre plus flexible la procédure de notification de ces informations, qui pourraient être notifiées, au choix de l'Etat membre, soit à une autorité compétente désignée, comme dans la directive 93/75/CEE en vigueur (et ce pour les Etats qui souhaitent conserver l'architecture mise en place), soit à l'autorité portuaire, à charge de celle-ci de maintenir l'information à la disposition des autorités nationales compétentes 24h/24 en cas de besoin. Ce n'est qu'en cas d'accident que les autorités nationales activeraient les ports pour obtenir les informations. Cette dernière procédure permettra aux Etats membres qui la choisissent une gestion plus efficace et moins coûteuse du système.

La proposition de directive devra également harmoniser les modes de transmission des informations. Actuellement, la notification peut être effectuée par l'exploitant par tout moyen. Fréquemment, surtout dans les ports de moindre importance, la transmission des informations cargaison est effectuée par fax, ce qui oblige les autorités concernées à stocker dans leurs locaux un volume considérable de documents papiers.

Plusieurs grands ports européens confrontés au problème et, conscients des pertes économiques engendrées par le maintien de ces procédés anachroniques, ont réagi et ont décidé d'imposer aux navires une notification par voie électronique, et plus précisément au moyen de formats EDI (échange de données informatisées). La proposition de la Commission prévoit de généraliser la transmission des données relatives à la cargaison par voie électronique (c'est-à-dire par ordinateur, à l'exclusion de télécopies), afin d'éliminer les traitements papier encore existants qui nuisent à l'efficacité du système. Il est également proposé que, lorsque des formats EDI sont utilisés pour la transmission électronique, seuls les formats EDIFACT appropriés, énumérés dans une annexe de la directive, soient utilisés, afin d'éviter des standards divergents dans la Communauté.

Par ailleurs, le système d'exemption établi par la directive 93/75/CEE pour les services réguliers d'une certaine durée devrait être assoupli. La condition d'une durée de trajet n'est pas nécessaire à partir du moment où la compagnie concernée a mis en place un système garantissant la transmission sans délai des informations sur la cargaison dangereuse à l'autorité compétente en cas de besoin.

16. Enfin, il convient de signaler que l'article 8 de la directive 93/75/CEE concernant diverses obligations relatives au pilotage n'a pas été repris par la nouvelle directive :

- au vu de l'expérience tirée de l'application de la directive l'obligation pour le capitaine de rédiger une fiche de contrôle et de la remettre au pilote est très peu suivie, ceci étant partiellement dû au fait qu'il est difficile d'attendre d'un capitaine qu'il indique lui-même par écrit les déficiences affectant son propre navire. Le renforcement du contrôle par l'Etat du port introduit par la directive 95/21/CE rend cette fiche de contrôle inutile.

- le paragraphe 2 de l'article 8 est inutile, puisqu'il est repris à l'article 13 de la directive 95/21CE.

Mesures d'intervention et suivi des navires dangereux

17. La directive 93/75/CEE contient des dispositions relatives à la signalisation par les navires d'accidents ou d'incidents en mer et aux mesures d'intervention subséquentes des Etats membres, mais, compte tenu de la définition donnée au terme « navire » dans cette directive, ces dispositions sont limitées aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination ou en provenance de ports de la Communauté.

Le premier objectif de la proposition de la Commission est donc d'étendre ces dispositions à tous les navires, qu'ils transportent ou non des marchandises dangereuses ou polluantes en tant que cargaison, et qu'ils fassent escale dans un port de la Communauté ou non.

La proposition précise les circonstances dans lesquelles le capitaine d'un navire sera tenu de signaler l'incident aux autorités côtières. Il s'agit de situations décrites dans la résolution A.851(20) de l'OMI sur les comptes rendus de navires, ainsi que du signalement des pollutions ou des rejets de marchandises en colis (par d'autres navires) observées en mer. Les comptes rendus ainsi effectués permettront aux autorités côtières de déclencher plus rapidement les opérations de lutte contre la pollution ou de récupération des colis dérivants, qui dans la pratique ne sont malheureusement fréquemment constatées qu'après leur arrivée sur le littoral.

18. Quant aux mesures à la disposition d'un Etat membre, conformément au droit international, pour intervenir en vue de faire cesser le risque pesant sur son littoral ou ses intérêts connexes, une annexe de la directive ajoute d'autres exemples (puisqu'il s'agit d'une liste non limitative) de mesures possibles :

- mettre en demeure le capitaine du navire de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime,
- déposer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'assister le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent,
- enjoindre au capitaine de rejoindre un port de refuge sur la côte en cas de péril imminent, ou
- imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que de la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, et son Protocole de 1973 couvrant des substances autres que les hydrocarbures, permettent aux Etats membres dont les côtes ou les intérêts sont menacés de prendre de telles mesures, dans leur mer territoriale, leur zone économique exclusive ainsi qu'à l'égard de faits se produisant en haute mer.

19. Quelle que soit la cause d'un accident maritime (défaillance humaine ou technique), l'expérience démontre que des conditions météo-océaniques défavorables régnant sur zone constituent un facteur important d'aggravation des risques. Dans ce contexte, les ports maritimes constituent des zones naturelles de refuge. La proposition vise par conséquent soit à faciliter l'accès à des ports de refuge en cas de détresse en mer, soit au contraire à prévenir les risques

d'accident en interdisant aux navires de quitter les ports d'escale dans la Communauté lorsque des conditions météo-océaniques particulièrement défavorables entraînent un risque accru d'accident.

La plupart des pollutions catastrophiques qui se sont produites devant les côtes européennes sont en effet survenues lors de fortes tempêtes en mer. La Commission estime que, lorsque les conditions météo-océaniques sont particulièrement dégradées (plus de 48 nœuds de vitesse de vent, soit force 10 sur l'échelle de Beaufort), la nécessité de protéger l'environnement contre des risques graves de pollution justifie que la décision de quitter le port ne devrait pas être laissée au seul capitaine de navire. L'appareillage des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes devrait être suspendu jusqu'à ce que des conditions météo-océaniques meilleures soient rétablies, qui permettent au navire de quitter le port en toute sécurité.

La décision d'exiger d'un navire qu'il rejoigne un port de refuge est toujours délicate. Elle demande une appréciation réaliste des risques qu'il y aurait, soit à refuser l'accès au port afin d'éloigner des côtes un danger de pollution ou d'explosion, soit à obliger un navire en mauvaise condition à rejoindre un port pour sauver le navire et son équipage et éviter une pollution en mer. L'accueil d'un navire en détresse par un port peut en effet représenter un risque non négligeable, à la fois pour les populations locales et pour l'environnement, d'autant plus que les zones concernées, en particulier les estuaires, sont en même temps souvent des zones écologiquement très vulnérables. Toutefois, la situation actuelle occasionne, pour les opérateurs du transport maritime une grande source d'incertitude, à laquelle il devrait être remédié. Il y a également une dimension communautaire évidente au problème, puisque les navires refusés dans un port peuvent être victimes d'accident et polluer le littoral d'Etats voisins.

Un cadre juridique est donc nécessaire pour permettre l'accueil des navires en détresse. La décision d'accepter ou non l'accueil d'un navire en détresse doit être prise au cas par cas, mais elle doit se baser sur des critères objectifs, tels que les capacités d'accueil des ports, et tenir compte de contraintes particulières et des risques particuliers liés à la configuration de la zone portuaire ou de la vulnérabilité écologique de la zone. Il conviendrait donc que les Etats membres établissent des plans pour l'accueil des navires en détresse récapitulant ces informations et permettant aux responsables opérationnels de disposer d'éléments fiables avant de prendre leur décision.

Les « navires posant un risque particulier ».

20. Certains navires peuvent causer un risque particulier aux Etats dont ils longent le littoral, soit en raison de leur mauvais état, détecté par exemple après une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, soit en raison de la condition présumée du navire, ou de comportement douteux, soit pour cause de violation d'une règle internationale ou d'une législation européenne, etc.

L'état actuel du droit international limite fortement les pouvoirs d'interférence des Etats membres vis-à-vis de ces navires qui présentent un risque potentiel (par exemple, des navires bannis au titre de la directive 95/21/CE, ou des navires qui ont violé une obligation de compte rendu en mer) mais qui ne posent pas nécessairement pour autant un risque grave et direct d'accident ou de pollution de leurs côtes. Des mesures fortes, telles que le déroutement d'un navire dépassent le cadre de mesures autorisées par le droit international dans les cas des « navires à risques potentiels » visés par la directive, sauf en cas d'incident ou d'accident en mer.

Malgré les limitations du droit international, il est toutefois possible de prendre des mesures préventives à l'égard de ces navires. Il conviendrait de soumettre ces navires à une surveillance renforcée dans les eaux européennes, ce qui implique une meilleure circulation de l'information entre Etats membres situés sur la route du navire. Ce suivi renforcé pourrait permettre par exemple de détecter plus rapidement les comportements douteux ou dangereux pour la sécurité de la navigation et de prendre les mesures de précaution qui s'imposent, ainsi que d'informer les ports d'escale ou les autorités d'autres Etats membres de l'arrivée de ces navires. Les Etats membres ainsi informés peuvent, avant d'accueillir des navires à risque dans leurs ports, demander des renseignements supplémentaires afin de vérifier le respect des conventions internationales par le navire (copie de certificats de sécurité), voire procéder à des inspections à bord, le cas échéant dans le cadre des dispositions de la directive 95/21/CE.

Renforcement de l'application de la directive.

21. Les lacunes déjà mentionnées dans la mise en œuvre de la directive 93/75/CEE sont notamment liées au manque de dispositions précises visant à en faire respecter les dispositions. La seule « sanction » mentionnée dans la directive est le refus d'accès évoqué à l'article 5 pour défaut de notification depuis le port de départ en dehors de la Communauté. Cette sanction n'est pas appliquée par les Etats membres, malgré de nombreux cas de violation de cet article, ce qui est probablement en partie lié à la gravité de la sanction par rapport à l'infraction commise. Il convient donc de mettre en place un système de sanctions pécuniaires qui permettent au navire d'avoir accès au port et d'y effectuer les opérations commerciales prévues, mais qui en même temps dissuadent fortement l'exploitant ou le capitaine de récidiver.

Par ailleurs, il est indispensable que les Etats membres vérifient, au travers de tests de fonctionnement inopinés ou d'exercices de simulation, que les systèmes d'information mis en place pour les besoins de la directive fonctionnent de manière satisfaisante. Ceci est particulièrement vrai pour la partie du système qui concerne le traitement des informations relatives aux cargaisons dangereuses : ces informations ne sont destinées à être utilisées que dans des cas exceptionnels, lorsqu'un accident se produit, et il est évidemment impératif que les procédures et les outils de transmission des données fonctionnent parfaitement à cette occasion.

Enfin, la proposition de la Commission introduit des dispositions visant à vérifier si le code international de gestion de la sécurité (code ISM) a été correctement appliqué lors d'un incident ou d'un accident en mer. Le Code ISM joue en effet un rôle fondamental pour la prévention des accidents et de la pollution en mer, à condition qu'il soit considéré et appliqué par les compagnies autrement que comme un simple exercice bureaucratique destiné à respecter de manière purement formelle une exigence internationale. C'est précisément à l'occasion d'un accident maritime qu'il sera possible de vérifier si le code ISM a été autre chose qu'un exercice papier pour la compagnie exploitant le navire : le code ISM prévoit en effet l'obligation de mettre sur pied des procédures permettant de faire face aux situations d'urgence. L'un des aspects essentiels, lors d'une situation d'urgence, est qu'il puisse y avoir à tout moment, des contacts appropriés entre le navire et la compagnie d'une part, et entre la compagnie et les autorités opérationnelles d'autres part, afin notamment que les décisions opérationnelles puissent être prises dans les meilleures conditions possibles par le capitaine comme par les autorités à terre. La proposition de directive introduit cette obligation de communication entre les parties concernées et prévoit des mesures de suivi dans le cas où il serait établi que le système de gestion de la compagnie n'a pas fonctionné à l'occasion d'un accident en mer. Ces mesures de suivi consistent d'abord en une information de l'Etat (ou des Etats) qui a (ont) délivré la certification ISM, afin que ce(s) dernier(s) puisse(nt) prendre les

mesures qui s'imposent. En outre, s'il s'agit d'un navire dont la certification a été délivrée par un Etat membre, et si la défaillance est jugée particulièrement grave, l'Etat membre qui a délivré la certification devrait suspendre la certification jusqu'à ce qu'il soit procédé à une vérification exhaustive du fonctionnement du système de gestion de la sécurité de la compagnie.

Développement ultérieur du système européen de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime.

22. La finalité ultime du système d'information et de suivi européen du trafic maritime n'est pas de multiplier les obligations de comptes rendus diverses, mais au contraire de rechercher une simplification et une harmonisation accrue des procédures, tout en cherchant à conférer la plus grande valeur ajoutée aux informations collectées.

La présente proposition ne constitue qu'une première étape dans la mise en place d'un tel système. Il sera nécessaire de compléter progressivement la couverture géographique du réseau de gestion de la navigation et mettre en place les échanges d'informations entre les diverses autorités et acteurs concernés. La Commission et les Etats membres devront coopérer étroitement pour définir et mettre en œuvre ces objectifs.

23. La Commission a identifié les objectifs principaux de cette seconde phase :

– Conférer une valeur ajoutée aux informations collectées sur les mouvements de navire au moyen de liaison télématiques appropriés entres les centres côtiers (principalement STM) et les autorités portuaires des Etats membres. En effet, divers organismes ou autorités disposent d'informations qui pourraient faire l'objet d'échanges pour le bénéfice mutuel de tous. Pour prendre un exemple concret, la précision des ETA (Estimated Time of Arrival : Heure Probable d'Arrivée) constitue un élément essentiel dans la gestion des services portuaires : plus cette information est précise, meilleure sera l'organisation de l'escale du navire, et en particulier la planification des différents services portuaires : pilotage, lamanage, services de manutention ou de réparations, services administratifs, etc. Or ces données sont actuellement souvent imprécises (voire quelquefois absentes), malgré les exigences locales de préavis d'arrivée. L'établissement d'un lien télématique entre le port de destination et un service de surveillance du trafic situé sur la route du navire peut permettre au port de bénéficier d'un « rafraîchissement » de l'ETA et d'optimiser l'organisation de l'escale (en retour le centre de surveillance du trafic peut bénéficier de prévisions de passage dans sa zone de couverture plus exactes grâce à la connaissance précise de l'heure de départ du port). De tels liens sont parfois en place localement mais devrait être généralisés pour accroître la sécurité du trafic et l'efficacité de la gestion portuaire. Dans le même ordre d'idées, il conviendrait de développer, dans le cadre notamment du réseau transeuropéen de transport, les liaisons télématiques entres les autorités côtières pour faire circuler les informations notifiées par les navires entre les centres situés le long des routes maritimes suivies par les navires. De tels projets, s'ils satisfont aux critères d'éligibilité, pourraient faire l'objet d'un financement au titre des fonds disponibles pour le réseau transeuropéen de transport.

– Compléter la couverture géographique de la chaîne européenne des systèmes de comptes rendus obligatoires. Actuellement, les principales voies maritimes empruntées par les navires à destination de l'Europe ou en transit sont couvertes par des systèmes de compte rendus de navires et des STM dans la partie Manche-

Atlantique. Il reste toutefois quelques zones insuffisamment couvertes : la Méditerranée (en particulier l'accès par l'Est de la Méditerranée), l'accès nord à la Mer du Nord et la Baltique pour les navires en provenance des Etats riverains non membres de l'UE. Il convient donc que sans attendre la Commission et les Etats membres concernés se penchent sur la question et entament la préparation de mesures permettant de couvrir les navires en transit dans ces zones, afin que l'OMI puisse s'en saisir dans les meilleurs délais.

– Mettre en place un cadre permanent pour approfondir le système d'information mis en place par la présente directive et faciliter la gestion des informations en relation avec le trafic maritime. La proposition de règlement 2000/../CE concernant la mise en place d'une Agence européenne pour la sécurité maritime prévoit précisément parmi les attributions de cette structure, l'accomplissement de tâches liées à la surveillance de la navigation et du trafic maritime, en application de la législation communautaire, afin de faciliter la coopération entre les Etats membres et la Commission dans ce domaine. Pour remplir cet objectif, l'Agence pourrait s'appuyer sur un ou plusieurs centres européens de gestion des informations maritimes. Le projet de mettre sur pied un système d'informations centralisé sur le trafic maritime à Jobourg, en France, couvrant l'arc atlantique depuis Gibraltar jusqu'à l'entrée de la Mer du Nord, ainsi que le précédent d'EQUASIS, démontrent que le concept de systèmes centralisant un certain nombre d'informations et les rendant accessibles à tous les utilisateurs concernés présente de nombreux avantages (notamment celui de réaliser des économies d'échelle) sur un système décentralisé basé sur la circulation continue d'informations entre les autorités concernées. Le rôle de tels centres, qui pourraient fonctionner dans le cadre de centres déjà existants (STM, MRCC, etc.) dans les grandes régions maritimes européennes (Méditerranée, Manche-Atlantique-Mer du Nord, Baltique…) consisterait à collecter et à rendre disponible, au moyen d'une base de données ouverte, certaines informations d'intérêt commun (liste des autorités compétentes à jour, liste de navires posant un risque particulier, etc.). Un cadre de coopération devrait être mis en place entre les Etats membres pour définir plus précisément les tâches et les missions que ce centre pourrait être amené à exercer.

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

Article premier

Cet article précise que la proposition met en place un système européen de suivi et d'information sur le trafic maritime, dont les objectifs sont à la fois le renforcement de la sécurité maritime, l'amélioration de l'efficacité du trafic, et la prévention des pollutions accidentelles et opérationnelles par les navires.

Article 2

Cet article précise le champ d'application de la proposition. Tous les navires sont couverts, qu'ils transportent ou non des marchandises dangereuses, au-delà d'un seuil de 300 tonneaux de jauge brute. Un certain nombre d'exclusions sont prévues, qui concernent les navires de guerre et les navires utilisés pour un service public non commercial (selon la définition contenue dans la règle 1 du chapitre V de la Convention SOLAS en cours de révision), les navires de plaisance (quelles que soient leurs caractéristiques et qu'ils soient ou non exploités à des fins commerciales) ainsi que les navires de pêche. Toutefois, les navires de pêche les plus importants, de plus de 45 mètres, sont susceptibles de créer des risques à la navigation

qui justifient qu'ils entrent dans le champ d'application de la proposition. Les provisions de bord et le matériel d'armement des navires sont exclus (tout comme dans la directive 93/75/CEE). Toutefois, les combustibles de soute devront être notifiés en vertu de la directive.

Article 3

Cet article énumère les définitions applicables pour les besoins de la directive.

Article 4

Cet article institue pour tous les navires visés par la directive, une obligation de notification préalable à l'entrée dans les ports. Les pratiques actuelles de préavis d'arrivée sont ainsi rendues obligatoires dans l'union européenne, ce qui devrait contribuer à en augmenter l'efficacité.

Article 5

Cet article établit le principe que les navires pénétrant dans la zone de compétence d'une autorité exploitant un système de compte rendu devront communiquer à cette autorité les informations minimales, énumérées à l'annexe I-1, nécessaires à leur suivi efficace. Cet article tient compte de l'état du droit international en vigueur, et notamment la convention SOLAS, qui prévoit que seuls des systèmes de comptes rendus approuvés par l'OMI peuvent être rendus obligatoires pour les navires en transit « pur » (ni à destination ni en provenance de ports de la Communauté).

Article 6

Cet article vise à renforcer la sécurité du trafic en exigeant des navires qu'ils se conforment aux dispositifs d'organisation de trafic en place, couvrant les zones sensibles, à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, approuvés par l'OMI, et qu'ils utilisent les services fournis par les STM (services de trafic maritime). Les navires devront se conformer aux instructions qui leur seraient éventuellement fournies par les autorités en charge de ces systèmes pour des raisons de sécurité. Les Etats membres devront s'assurer que ces autorités auront les moyens humains et techniques de s'acquitter de leurs tâches, et en particulier qu'ils se conforment aux lignes directrices adoptées par l'OMI en la matière.

Article 7

Cet article précise que tout navire en provenance ou à destination de ports situés dans la Communauté doit être équipé de transpondeurs (ou systèmes d'identification automatique) en vue de permettre leur identification et leur suivi le long des côtes européennes. Cette obligation reprend, anticipe et élargit les exigences d'emport introduites par le chapitre V révisé de la Convention SOLAS (nouvelle règle 19-2), en couvrant les navires effectuant des voyages nationaux non visés par la règle 19 de SOLAS (entre 300 et 500 tonneaux de jauge brute), ou couverts seulement à partir du 1er juillet 2008. . En vue de permettre le suivi des navires équipés de systèmes d'identification automatique dans leurs eaux, il convient que les Etats membres équipent leurs stations côtières des équipements permettant de recevoir et de traiter les informations reçues des transpondeurs.

Article 8

Afin de faciliter la recherche des causes de catastrophes maritimes, l'installation à bord de navires d'enregistreurs de données de voyage (« boîtes noires ») permettra de récupérer les

informations essentielles sur les mouvements et le fonctionnement de principales installations de bord. L'article 8 complète les obligations déjà introduites par la directive 1999/35/CE concernant les services réguliers de transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse à passagers par les catégories de navires à passagers visées par la nouvelle règle 20 du chapitre V de SOLAS, mais également par d'autres catégories non couvertes par SOLAS (navires de charge existants, navires en voyages nationaux). Quant au calendrier, les navires neufs, construits à partir du 1er juillet 2002, seront immédiatement soumis à cette obligation, et les navires à passagers existants devront être adaptés au plus tard le 1er janvier 2004. Quant aux autres navires (navires de charge), pour lesquels la révision envisagée de la Convention Solas, à la date de rédaction, ne prévoit l'emport de boîtes noires que pour les navires neufs, la Commission propose également une obligation d'adapter les navires existants à partir de 2007 ou 2008, selon le tonnage du navire.

Article 9

Cet article, similaire à une disposition figurant dans la directive 93/75/CEE, détaille les obligations incombant au chargeur permettant de garantir que les informations précises sur la cargaison seront communiquées au capitaine ou à l'exploitant du navire, et que ces informations correspondent effectivement aux marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord.

Article 10

Cet article concerne la notification des informations relatives au navire et à sa cargaison aux autorités compétentes du port de départ dans la Communauté, ou du port de destination dans la Communauté, lorsqu'il s'agit de navires en provenance de ports situés à l'extérieur de la Communauté. Il reprend les exigences décrites dans l'article 5 de la directive 93/75/CEE mais apporte plusieurs modifications, à la fois dans le sens d'une plus grande flexibilité et d'une harmonisation plus poussée :

- la notification n'est plus exigée du seul exploitant, mais peut être effectuée par l'agent directement ou le capitaine du navire, pour tenir compte de la diversité des situations rencontrées en pratique ;

- pour ce qui concerne les navires en provenance de ports situés hors de la Communauté, la notification n'est plus considérée comme condition d'accès au port, mais le défaut de notification est passible de sanctions pécuniaires (en vertu de l'article 22) ;

- les navires qui ne connaissent pas leur destination au moment de leur départ d'un port de la Communauté sont autorisés à notifier les informations demandées dès qu'ils prennent connaissance de leur destination précise ;

- en vue de limiter les flux de circulation d'information, en particulier pour ce qui concerne la cargaison, les Etats membres peuvent habiliter les autorités portuaires à recevoir et à conserver les informations transmises par le navire, à condition que les procédures établies permettent un accès immédiat et permanent aux données par l'autorité compétente ;

- le mode de transmission doit se faire par liaison d'ordinateur à ordinateur, et lorsque des formats EDI sont utilisés ils doivent répondre aux standards EDIFACT énumérés dans une annexe à la directive ;

- enfin, il est précisé que les navires en transit « pur », qui ne font pas escale dans les ports de la Communauté doivent malgré tout communiquer des informations relatives à la cargaison transportée dans le cadre des systèmes de comptes rendus de navires institués le long des côtes européennes.

Article 11

Cet article concerne l'échange de données entre les Etats membres en vue de transmettre les informations concernant le navire et sa cargaison, en vue de leur utilisation pour raisons de sécurité. Les Etats membres devront coopérer pour assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes d'information nationaux, en vue de pouvoir échanger, à tout moment et par voie électronique, les informations requises. Le mémorandum d'entente pour la mise en œuvre de la directive Hazmat conclu entre plusieurs Etats membres fournit un cadre de coopération pour mener à bien cet objectif.

Article 12

Cet article détaille les conditions qui autorisent un Etat membre à accorder des exemptions aux procédures normales de notification pour les services réguliers opérant à l'intérieur de la Communauté. Le régime d'exemptions établi par la directive 93/75/CEE est assoupli, puisque les conditions de durée du voyage sont supprimées, mais en contrepartie le système mis en place par la compagnie devra garantir la possibilité de transmettre sans délai les informations demandées et les Etats membres devront vérifier que ce système fonctionne de manière satisfaisante.

Article 13

Cet article a pour objectif de permettre aux Etats membres de prendre certaines mesures, lorsque des navires présentant un risque potentiel pour la navigation transitent au large de leurs côtes. L'article définit en premier lieu les navires qui peuvent être considérés comme navires à risque, et prévoit un échange d'informations entre les Etats membres situés sur la route du navire. L'Etat membre concerné pourra alors envisager de prendre les mesures qu'il juge appropriées, mais qui devront en tout état de cause s'inscrire dans le respect du droit international en vigueur.

Article 14

Cet article étend le champ d'application des dispositions similaires déjà présentes dans la directive 93/75/CEE afin de couvrir d'autres catégories de navires (ne transportant pas de marchandises dangereuses ou en transit). En outre les mesures à la disposition d'un Etat membre pour prévenir ou intervenir en cas d'incident ou d'accident sont détaillées. Les capitaines devront ainsi signaler tout problème relatif à la sécurité du navire et à la sécurité de la navigation ainsi qu'à la prévention des pollutions, et seront en outre tenus de signaler aux autorités côtières la présence de nappes polluantes ou de colis de marchandises dérivant en mer et présentant des dangers pour l'environnement ou les autres navires.

Article 15

Cet article prévoit qu'en cas de conditions météorologiques particulièrement défavorables créant une menace grave pour leurs côtes, mais également pour les côtes d'un Etat membre voisin, les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour interdire l'appareillage des navires.

Article 16

Cet article requiert des Etats membres qu'ils prennent toutes les mesures nécessaires et permises par le droit international pour faire face à un risque d'accident ou de pollution maritime devant leurs côtes, et oblige les parties concernées (exploitant, propriétaire de la cargaison, capitaine) à coopérer pleinement en vue de minimiser les conséquences de l'accident. En outre, dès qu'un tel incident ou accident survient, le capitaine doit entrer en contact avec la compagnie et cette dernière doit se mettre à la disposition des autorités compétentes.

Article 17

Cet article stipule que les Etats membres devront établir des plans d'urgence afin de faciliter la prise de décision relative à l'accueil de navires en détresse, et les rendre disponible aux parties intéressées. La Commission devra également être tenue informée des mesures prises par les Etats membre pour l'établissement de ces plans.

Article 18

L'article 17 applique à tous les navires les dispositions contenues dans les articles 9 et 10 de la directive 93/75/CEE (concernant la diffusion d'avis aux navigateurs et l'information des autres Etats membres concernés) initialement applicables seulement aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination ou en provenance de ports dans la Communauté.

Article 19

Cet article indique que les Etats membres doivent désigner les autorités compétentes, les autorités portuaires et les centres côtiers concernés par l'application de la présente directive, et en informer de manière appropriée le secteur nautique, ainsi que la Commission.

Article 20

Cet article est relatif à la mise en place d'un cadre de coopération entre la Commission et les Etats membres, en vue de permettre le développement futur du système européen de suivi et d'information du trafic maritime. Il prévoit ainsi le développement de liaisons télématiques entre les centres côtiers et les autorités portuaires, ainsi qu'entre centres côtiers, pour l'optimisation de la gestion des informations relatives aux mouvements de navires dans les eaux européennes. Il rappelle également la nécessité de compléter la couverture du système, qui est encore incomplète, afin que tout navire pénétrant dans les eaux européennes, puisse être identifié et suivi de manière plus complète. A cette fin, il sera nécessaire que les Etats concernés coopèrent pour la soumission de propositions appropriées à l'OMI. Enfin, l'amélioration de la gestion des informations maritimes, entrant dans les missions de l'Agence européenne pour la sécurité maritime devrait être recherchée, afin notamment de permettre un accès plus facile aux informations d'intérêt commun aux Etats de la zone concernée, et de développer les outils nécessaires à une gestion améliorée du trafic dans la zone concernée.

Article 21

Cet article rappelle que la collecte et l'exploitation des informations notifiées au titre de la présente directive doivent respecter le principe de confidentialité des opérations commerciales et être utilisées à des fins de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

Article 22

Cet article détaille les mesures nécessaires à une mise en œuvre satisfaisante de la directive. Les Etats membres sont ainsi tenus de vérifier régulièrement le fonctionnement des systèmes d'information mis en place pour les besoins de la directive et devront établir dans leur législation nationale des sanctions pécuniaires dissuasives pour la violation des obligations de notification ou d'emport d'équipements établies par la directive. Un accent particulier est également porté sur la vérification, à l'occasion d'un événement de mer, de la conformité du système de gestion de la sécurité de la compagnie vis-à-vis des prescriptions du code ISM, qui doit conduire si un défaut majeur de conformité est relevé, au retrait immédiat de la certification ISM.

Articles 23 et 24

Ces articles concernent la mise en place d'un comité de réglementation pour les besoins de la directive et en définissent le champ d'application.

Article 25

Sans commentaires.

Article 26

Cet article précise que la directive 93/75/CEE, dont une partie des dispositions se retrouve dans la présente directive, est abrogée vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

ANNEXES

Annexe I

L'annexe I comporte une première partie qui détaille les informations opérationnelles qui doivent être transmises au centre côtier compétent. Il s'agit, conformément aux dispositions de la résolution A.851(20) de l'OMI, d'informations relatives à l'identification du navire, ses mouvements, la cargaison et le nombre de personnes à bord. L'harmonisation est minimale, puisque les Etats membres sont en droit d'exiger pour des besoins de sécurité ou de protection de l'environnement d'autres informations. Toutefois, l'objectif est aussi de minimiser le nombre d'informations exigées du capitaine, sachant que les centres opérationnels peuvent obtenir toute une série d'informations en consultant la base de données EQUASIS.

La deuxième partie de l'annexe I énumère les informations qui, en conformité avec la nouvelle règle 19 de SOLAS, pourront être transmises par les systèmes d'identification automatique.

Enfin, il est rappelé que tous changements concernant les informations notifiées, en particulier toute modification du plan de route du navire, doivent être communiqués à l'autorité côtière.

Annexe II

L'annexe II détaille le calendrier d'emport pour les navires des systèmes d'identification automatique (AIS) et des enregistreurs de données de voyage (VDR), basé sur les dispositions du chapitre V de SOLAS en cours de révision, et étendu à d'autres catégories de navires ou de voyages non couverts par les règles correspondantes de SOLAS.

Annexe III

L'annexe III énumère la liste des informations à notifier par l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire à destination d'un port de la Communauté. Cette liste correspond à l'annexe I de la directive 93/75/CEE, à l'exception de quelques éléments qui ont été supprimés :

- l'objectif étant essentiellement la gestion des informations cargaisons, des informations telles que la nationalité du navire ou la longueur et le tirant d'eau ne sont pas nécessaires ; il s'agit en outre d'informations qui peuvent être obtenues au travers d'EQUASIS.

- de même, les informations liées à la navigation (itinéraire envisagé) sont déjà demandées pour tous les navires en vertu du titre I. Elles n'ont pas d'intérêt dans le cadre d'un système de gestion d'informations cargaison et ne sont par ailleurs pas prises en compte dans les formats des messages EDIFACT utilisés pour la notification aux ports.

- la mention du nombre de membres d'équipage a été supprimée pour des raisons similaires, mais également parce qu'il n'y a aucune raison de n'exiger ces informations que pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. Cette obligation se trouve désormais incluses dans les obligations de notification établies dans le titre I de la directive et concernant le nombre de personnes à bord.

- la nature des notifications exigées concernant les heures d'arrivée et de départ des navires a été clarifiée. Il y avait en effet une source de confusion dans la directive 93/75/CEE, l'heure probable d'appareillage requise au point 6 de l'annexe I de la directive 93/75/CEE étant interprétée parfois comme signifiant heure d'appareillage du port de départ dans la Communauté ou heure d'appareillage du port de départ en dehors de la Communauté. Les informations nécessaires à l'autorité compétente sont l'heure de départ depuis un port de la Communauté, et l'heure probable d'arrivée et l'heure probable d'appareillage (qui permet de déterminer la durée prévue du séjour) pour les navires à destination de ports situés dans la Communauté en provenance de ports situés hors de la Communauté.

Annexe IV

L'annexe IV donne la liste des messages électroniques EDIFACT qui doivent être utilisés pour la transmission des informations, lorsque cette transmission est basée sur des protocoles EDI.

Annexe V

L'annexe V énumère les mesures (non limitatives) que peuvent prendre un Etat membre, en fonction de son appréciation de la situation sur le terrain et conformément au droit international, pour prévenir ou réduire les risques ou les conséquences d'un événement de mer. Il s'agit, tout comme dans la directive 93/75/CEE, de mesures visant à restreindre les mouvements du navire ou à l'obliger à adopter un itinéraire déterminé, mais également de contraindre le capitaine à prendre des mesures pour faire cesser les risques, à lui imposer de rejoindre un port de refuge ou d'accepter le pilotage ou le remorquage de son navire, voire de déposer à bord du navire une équipe d'évaluation si les moyens du bord paraissent de toute évidence insuffisants pour redresser la situation.

2000/0325 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission[3],

vu l'avis du Comité économique et social[4],

vu l'avis du Comité des régions[5],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[6],

considérant ce qui suit :

(1) La Commission, dans sa communication du 24 février 1993 pour une politique commune de la sécurité maritime, mentionne parmi les objectifs à atteindre au niveau communautaire l'instauration d'un système d'information obligatoire grâce auquel les Etats membres auraient rapidement accès à toutes les informations importantes concernant le déplacement de navires transportant des matières dangereuses et polluantes et sur la nature précise de ces cargaisons;

(2) La directive 93/75/CEE[(4)] du 13 septembre 1993 établit un système d'information des autorités compétentes sur les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination de ports de la Communauté ou en sortant, ainsi que sur les incidents survenus en mer. Cette directive prévoit dans son article 13 que la Commission présente de nouvelles propositions visant à mettre en place un système de notification plus complet pour la Communauté, et pouvant également viser les navires transitant le long des côtes des Etats membres;

---

3 JO C du , p. .
4 JO C du , p. .
5 JO C du , p. .
6 JO C du , p. .
(4) JO L 247, 05.10.1993, p.19.

(3) La résolution du Conseil du 8 juin 1993[5] sur une politique commune de la sécurité maritime convient que les principaux objectifs de l'action communautaire comportent notamment l'adoption d'un système plus complet d'information;

(4) La mise en place d'un système de suivi, de contrôle et d'information communautaire sur le trafic maritime contribuera à la prévention des accidents et des pollutions en mer, et à minimiser leurs conséquences sur l'environnement, l'économie et la santé des populations locales. L'efficacité du trafic maritime, et en particulier de la gestion des escales des navires dans les ports dépend également de préavis d'arrivée effectués suffisamment longtemps à l'avance par les navires ;

(5) Plusieurs systèmes de comptes rendus obligatoires de navires ont été mis en place le long des côtes européennes, en conformité avec les règles pertinentes adoptées par l'organisation maritime internationale (OMI). Il convient de s'assurer que les navires en transit se conforment aux obligations de signalement en vigueur dans le cadre de ces systèmes. Les notifications effectuées par ces navires doivent comporter au minimum certaines informations qui permettront la connaissance par les autorités côtières du nombre de personnes à bord, de la cargaison et des combustibles de soute qui peuvent au-delà d'un certain volume poser des risques graves de pollution.

(6) Des services de trafic maritime et des systèmes d'organisation du trafic ont également été établis et jouent un rôle important pour la prévention des accidents et des pollutions dans certaines zones maritimes encombrées ou dangereuses pour la navigation. Il est nécessaire que les navires utilisent les services fournis par les services de trafic maritime et se conforment aux règles applicables aux dispositifs d'organisation du trafic approuvés par l'OMI ;

(7) Des progrès technologiques essentiels ont été effectués dans le domaine des équipements de bord, qui permettent une identification automatique des navires (systèmes AIS) en vue d'un suivi renforcé des navires, ainsi que l'enregistrement des données du voyage (systèmes VDR ou « boîtes noires ») afin de faciliter les enquêtes après accidents. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents maritimes, il convient que ces équipements soient rendus obligatoires à bord des navires effectuant des voyages nationaux et internationaux faisant escale dans des ports de la Communauté ;

(8) La connaissance précise des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord des navires est un élément essentiel pour la préparation et l'efficacité des opérations d'intervention en cas de pollution ou de risques de pollution en mer. Les navires à destination ou en provenance des Etats membres doivent notifier ces informations aux autorités compétentes ou aux autorités portuaires de ces Etats membres. Les navires qui ne font pas escale dans un port situé dans la Communauté doivent faire parvenir des informations sur la quantité et le type de marchandises dangereuses qu'ils transportent aux systèmes de comptes rendus exploités par les autorités côtières des Etats membres ;

(9) En vue d'alléger et d'accélérer la transmission et l'exploitation des informations, parfois volumineuses, relatives à la cargaison, il convient que lesdites informations soient transmises de manière électronique à l'autorité compétente ou à l'autorité

---

[5] JO C 271, 07.10.1993, p.1.

portuaire concernée. Lorsque les protocoles EDI sont utilisés, il convient de n'utiliser que les formats mentionnés par la directive, afin d'éviter une prolifération indésirable de standards incompatibles. Pour les mêmes raisons, les échanges d'information entre les autorités compétentes des Etats membres doivent s'effectuer sous forme électronique ;

(10) Les services réguliers effectués entre ports d'un Etat membre ou de plusieurs Etats membres doivent pouvoir être exemptés de l'obligation de notification à chaque voyage, lorsque les compagnies concernées ont mis en place, à la satisfaction des Etats membres, des procédures internes qui garantissent la transmission sans délai à l'autorité compétente des informations prévues par la directive ;

(11) Lorsqu'un Etat membre estime que des conditions météo-océaniques exceptionnellement défavorables créent un risque grave pour l'environnement, il suspend l'appareillage des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes jusqu'au retour à une situation normale. Dans le cadre de son pouvoir d'appréciation, l'Etat membre doit considérer que de telles conditions sont atteintes dès lors qu'une force de vent de 10 ou plus sur l'échelle de Beaufort et des conditions de mer correspondantes sont constatées dans la zone considérée.

(12) Certains navires présentent, en raison de leur comportement ou de leur état, des risques potentiels pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Les Etats membres devraient accorder une attention particulière au suivi de ces navires, prendre les mesures adéquates, en conformité avec le droit international, pour éviter l'aggravation des risques qu'ils posent, et transmettre les informations pertinentes dont ils disposent sur ces navires aux autres Etats membres concernés ;

(13) Les Etats membres doivent se prémunir contre les risques pour la sécurité maritime, les populations locales et l'environnement créés par certaines situations en mer et la présence de nappes polluantes ou de colis dérivant en mer. A cette fin, les capitaines de navires doivent signaler aux autorités côtières de tels événements, en fournissant toutes les informations appropriées.

(14) En cas d'incident ou d'accident en mer, la coopération pleine et entière des parties impliquées dans le transport contribue de manière significative à l'efficacité des interventions des autorités compétentes.

(15) Le manque de disponibilité de ports de refuge peut avoir de graves conséquences en cas d'accident en mer. Il convient par conséquent que les Etats membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil dans leurs ports dans les meilleures conditions possibles, de navires en détresse;

(16) L'efficacité de la directive dépend étroitement d'un contrôle strict par les Etats membres de sa mise en œuvre. A cette fin, les Etats membres doivent s'assurer, au travers de vérifications appropriées, que les liens de communication établis pour les besoins de la directive fonctionnent de manière satisfaisante. Des sanctions dissuasives doivent également être mises en place pour garantir le respect par les parties concernées des obligations de notification ou d'emport d'équipement prévues par la directive ;

(17) Il est nécessaire d'établir un cadre de coopération entre Etats membres et la Commission afin d'améliorer la mise en œuvre du système de suivi, de contrôle et

d'information sur le trafic maritime, en développant les liens de communications adéquats entre les autorités et les ports des Etats membres. En outre, la couverture du système d'identification et de suivi des navires doit être complétée dans les zones maritimes de la Communauté où elle est insuffisante. Par ailleurs, des centres de gestion des informations devraient être créés dans les régions maritimes de la Communauté afin de faciliter l'échange ou le partage de données pertinentes en relation avec le suivi du trafic et la mise en œuvre de la directive. La mise en œuvre de l'Agence européenne pour la sécurité maritime prévue par le règlement ../../CE contribuera à la réalisation de ces objectifs ;

(18) Il est nécessaire que la Commission soit assistée par un comité composé de représentants des Etats membres en vue de l'application effective de la présente directive. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[7], il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision ;

(19) Certaines dispositions de la présente directive peuvent être modifiées par cette procédure, afin de tenir compte de l'évolution des instruments internationaux et de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la présente directive ;

(20) Les dispositions de la directive 93/75/CEE sont renforcées, étendues et modifiées de manière significative au travers de la présente directive. En conséquence, il y a lieu de procéder à l'abrogation de la directive 93/75/CEE ;

(21) Compte tenu du principe de subsidiarité, une directive du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument légal approprié, car il établit un cadre pour l'application obligatoire et uniforme par les Etats membres des obligations et procédures prévues par la présente directive, tout en laissant à chacun d'eux le libre choix des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à leur système national.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objectif de la présente directive est d'instituer dans la Communauté un système de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et la prévention des pollutions par les navires.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, à l'exception :

---

[7] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

a) des navires de guerre, des navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

b) des navires de pêche d'une longueur inférieure à 45 mètres et des navires de plaisance ;

c) des provisions de bord et du matériel d'armement des navires.

Article 3
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) « exploitants », les armateurs ou gérants du navire;

b) « agent », toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire ;

c) « chargeur », toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur ;

d) « compagnie », la compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS ;

e) « navire », tout bâtiment de mer ou engin marin;

f) « marchandises dangereuses » :

– les marchandises mentionnées dans le code IMDG,

– les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC,

– les gaz liquéfiés énumérées au chapitre 19 du recueil IGC,

– les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC.

Sont également incluses les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou du paragraphe 1.1.6 du recueil IGC.

g) « marchandises polluantes »:

– les hydrocarbures tels que définis à l'annexe 1 de la convention MARPOL,

– les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe 2 de la convention MARPOL,

– les substances nuisibles telles que définies à l'annexe 3 de la convention MARPOL;

h) « engins de transport » : un véhicule pour le transport routier de marchandises, un wagon pour le transport ferroviaire de marchandises, un conteneur, un véhicule-citerne routier, un wagon-citerne ou une citerne mobile.

i) « instruments internationaux pertinents », les instruments suivants, en vigueur à la date d'adoption de la présente directive :

– «MARPOL», la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978;

– « SOLAS », la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et amendements y afférents ;

– la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;

– la convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, et le protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures ;

– « Code ISM », le Code international de gestion de la sécurité ;

– « code IMDG », le code maritime international des marchandises dangereuses ;

– « recueil IBC », le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, de l'OMI ;

– « recueil IGC », le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, de l'OMI ;

– « recueil BC » : le recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, de l'OMI ;

– "recueil INF": le recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires ;»

– « résolution A 851 (20) de l'OMI », la résolution 851 (20) de l'Organisation maritime internationale intitulée « Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins »;

j) « adresse », le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin, avec l'exploitant, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou organisme habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du navire.

k) « autorités compétentes », les autorités et les organisations habilitées par les Etats membres à recevoir et mettre à dispositions les informations notifiées en vertu de la présente directive ;

l) « autorités portuaires », les autorités portuaires compétentes habilitées par les Etats membres à recevoir et mettre à dispositions les informations notifiées en vertu de la présente directive ;

m) « centre côtier : le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI, ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer, désignés par les Etats membres en vertu de la présente directive.

TITRE I – SIGNALEMENT ET SUIVI DES NAVIRES DANS LES EAUX EUROPEENNES

Article 4
Notification préalable à l'entrée dans les ports communautaires

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que tout navire à destination d'un port situé dans la communauté annonce son arrivée à l'autorité portuaire :

a) au moins quarante-huit heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu, ou

b) dès que le port d'escale est connu, si cette information est disponible moins de quarante huit heures avant l'arrivée, ou

c) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du trajet est inférieure à quarante huit heures.

Article 5
Participation aux systèmes de comptes rendus obligatoire

1. Les navires pénétrant dans la zone de compétence d'un centre côtier exploitant un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'Organisation maritime internationale doivent, conformément aux règles et procédures applicables, participer au système.

2. Les comptes rendus de navires comportent au minimum les informations visées à l'annexe I-1, sans préjudice des informations supplémentaires requises par l'Etat membre en conformité avec la résolution A.851(20) de l'OMI.

Article 6
Organisation du trafic maritime dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation

1. Les navires pénétrant dans la zone de compétence d'un service de trafic maritime, ou d'un système d'organisation du trafic approuvé par l'OMI, placés sous la responsabilité d'un Etat membre doivent, conformément aux règles et procédures applicables, utiliser les services fournis, lorsqu'ils existent, et se conformer aux mesures applicables dans la zone et aux instructions reçues, le cas échéant. La participation à un service de trafic maritime ne peut être rendue obligatoire à l'encontre de navires battant pavillon tiers que dans les zones maritimes situées à l'intérieur des eaux territoriales de l'Etat membre concerné.

2. Les Etats membres s'assurent que les services de trafic maritime et les systèmes d'organisation du trafic placés sous leur responsabilité disposent d'un personnel suffisant et adéquatement qualifiés, des moyens de communication et de suivi des navires appropriés et sont exploités en conformité avec les directives pertinentes de l'OMI.

Article 7
Systèmes d'identification automatique

1. Tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, doit être équipé, suivant le calendrier figurant à l'annexe II-1, d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance développées par l'OMI, capable de transmettre les informations visées à l'annexe I-2.

2. Les États membres veillent à se doter, dans des délais compatibles avec le calendrier visé à l'annexe II-1, des équipements et installations à terre appropriées pour recevoir et exploiter les informations visées au paragraphe premier.

Article 8
Enregistreurs des données du voyage (boîtes noires)

Les navires faisant escale dans un port situé dans la Communauté doivent être pourvus d'un enregistreur des données du voyage (boîte noire) conformément aux modalités décrites dans l'annexe II-2. Les exemptions accordées, le cas échéant, aux transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse en vertu de l'article 4, paragraphe premier, point d) de la directive 1999/35/CE du Conseil[8] prennent fin à la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

L'enregistreur des données du voyage doit permettre de conserver, de manière sûre et sous une forme récupérable, et de mettre à disposition de l'Etat membre impliqué dans une enquête après un accident maritime, les renseignements pertinents concernant la position, le mouvement, l'état physique, la commande et le contrôle du navire concerné.

TITRE II – NOTIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU POLLUANTES A BORD DES NAVIRES (HAZMAT)

Article 9
Obligations pesant sur le chargeur

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire dans un port d'un Etat membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant l'appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, le cas échéant les numéros (ONU), les classes de risque et les quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des engins de transport autres que des citernes, les numéros d'identification de ceux-ci.

8 JO L 138 du 1.6.1999, p.1.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitant la déclaration requise en vertu de la présente directive et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

Article 10

Notification par les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou polluantes quittant un port d'un Etat membre notifie, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe III à l'autorité compétente désignée par cet Etat membre.

2 L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou polluantes venant d'un port situé en dehors de la Communauté et à destination d'un port situé dans la Communauté ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un Etat membre notifie les informations visées à l'annexe III à l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ.

3. Les Etats membres peuvent mettre en place une procédure autorisant l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire visé aux paragraphes précédents à notifier les informations énumérées à l'annexe III à l'autorité portuaire du port de départ ou destination dans la Communauté, selon le cas.

   La procédure mise en place doit garantir l'accès de l'autorité compétente aux informations visées à l'annexe III à tout moment en cas de besoin. A cette fin, l'autorité portuaire compétente conserve les informations énumérées à l'annexe III pendant une durée suffisante pour permettre leur utilisation en cas d'accident ou d'incident en mer. L'autorité portuaire prend les mesures nécessaires pour fournir lesdites informations sans délai à l'autorité compétente, sur sa demande, 24 heures sur 24, par voie électronique.

4. L'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire doit communiquer les informations relatives à la cargaison visées au point 5 de l'annexe III à l'autorité portuaire ou à l'autorité compétente par voie électronique. Lorsque des messages EDI sont utilisés pour la transmission des données, les formats de messages EDIFACT visés à l'annexe IV doivent être utilisés.

5. Les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en transit dans les eaux territoriales ou la zone économique exclusive des Etats membres, qui ne sont ni à destination ni en provenance d'un port dans la Communauté notifient aux centres côtiers exploitant un système de compte rendu obligatoire visé à l'article 5, paragraphe 1, la quantité et la classe OMI des marchandises dangereuses transportées.

Article 11

Echange informatisé de données entre Etats membres

Les Etats membres coopèrent en vue d'assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe III.

Les systèmes de communication mis en place pour l'application de l'alinéa précédent doivent comporter les caractéristiques suivantes :

– L'échange de données doit être effectué par voie électronique, et doit permettre la réception et le traitement de messages notifiés conformément à l'article 10 ;

– Le système doit permettre la transmission des informations 24 heures sur 24 ;

– Chaque Etat membre doit être en mesure de transmettre sans délai à l'autorité compétente d'un autre Etat membre qui en fait la demande les informations concernant le navire et la cargaison dangereuse ou polluante à bord.

Article 12

Exemptions

1. Les Etats membres peuvent exempter les services réguliers nationaux effectués entre ports situés sur leur territoire de l'obligation posée par l'article 10 lorsque les conditions suivantes sont réunies :

   – la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée,

   – pour chaque trajet effectué, les informations énumérées à l'annexe III sont tenues à la disposition de l'autorité compétente sur sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission, sans délai après en avoir reçu la demande, desdites informations à l'autorité compétente 24 heures sur 24, sous forme électronique conformément à l'article 10, paragraphe 2.

2. Les Etats membres vérifient périodiquement que les conditions prévues au paragraphe premier sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les Etats membres retirent immédiatement le bénéfice de l'exemption à la compagnie concernée.

3. Les Etats membres communiquent à la Commission la liste des compagnies et des navires exemptés en application du présent article, ainsi que toute mise à jour de cette liste.

4. Lorsque deux Etats membres ou plus sont concernés par un service régulier international exploité par une même compagnie, ils peuvent collaborer en vue d'octroyer une exemption à la compagnie concernée en conformité avec les exigences fixées par le présent article.

TITRE III - SUIVI DES NAVIRES A RISQUE ET INTERVENTION EN CAS D'INCIDENTS ET ACCIDENTS EN MER

Article 13

Navires présentant un risque potentiel pour la navigation

1. Les navires répondant aux critères ci-dessous sont considérés comme navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour l'environnement au sens de la présente directive :

   – les navires victimes d'accidents ou d'incidents en mer visés à l'article 14 ;

   – les navires qui ont enfreint des obligations de notification imposées par la présente directive ;

   – les navires ayant enfreint les règles applicables dans les dispositifs d'organisation du trafic et les services de trafic maritime placés sous la responsabilité d'un Etat membre;

   – les navires au sujet desquels existent des preuves ou de fortes présomption de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention Marpol dans les eaux sous la juridiction d'un Etat membre ;

   – les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports de la Communauté ou d'un rapport ou d'une notification d'un Etat membre conformément à l'annexe I-1 de la directive 95/21/CE.

2. Les centres côtiers qui détiennent des informations pertinentes sur les navires visés au paragraphe premier les communiquent aux centres côtiers concernés des autres Etats membres situés sur la route prévue par le navire.

3. Sans préjudice de l'article 15, les Etats membres prennent, en conformité avec le droit international, les mesures appropriées vis-à-vis des navires visés au premier paragraphe, qu'ils ont identifiés ou qui leur ont été signalés par d'autres Etats membres, en vue de prévenir ou réduire les risques pour la sécurité ou l'environnement en mer. Ils conduisent, toute vérification ou action qu'ils jugent appropriée, dans des conditions compatibles avec la directive 95/21/CE, en vue d'établir d'éventuelles violations aux dispositions de la présente directive ou aux règles pertinentes des conventions internationales en vigueur. Le cas échéant, ils informent l'Etat membre qui leur a transmis des informations en vertu du paragraphe 2 des résultats de l'action entreprise.

Article 14

Signalement des incidents et accidents en mer

1. En vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, le capitaine de tout navire naviguant dans la mer territoriale, la zone économique exclusive ou la haute mer devant les côtes d'un Etat membre est tenu de signaler immédiatement au centre côtier géographiquement compétent :

– tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toutes défectuosités dans la coque ou défaillances de structure,

– tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manœuvre ou de navigation du navire, toutes défectuosités affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication,

– toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux et du littoral d'un Etat membre, tel que rejet ou risque de rejet de produits polluants à la mer ainsi que toute nappe de produits polluants, conteneurs ou colis dérivants observés en mer.

2. Le message de signalement transmis en application du paragraphe premier doit comporter au minimum l'identité du navire, sa position, le port de départ, le port de destination, le cas échéant l'adresse permettant d'obtenir des informations sur la cargaison, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toutes informations pertinentes visées par la résolution A.851(20) de l'OMI.

Article 15
Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables

Lorsqu'un Etat membre estime, en cas de conditions météo-océaniques exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution de ses zones maritimes ou côtières, ou des zones maritimes ou côtières d'autres Etats membres, il doit, par toute mesure administrative appropriée, interdire aux navires susceptibles de créer un tel risque de quitter les ports situés dans la zone considérée.

L'interdiction d'appareillage est levée dès qu'il est établi que le navire peut quitter le port sans entraîner un risque grave au sens de l'alinéa premier.

Article 16
Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer

1. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 14, les Etats membres prennent toutes les mesures appropriées, en conformité avec le droit international, en vue d'assurer la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou la protection du milieu marin.

   L'annexe V expose la liste non limitative des mesures que les Etats membres peuvent prendre en application du présent article.

2. L'exploitant, le capitaine du navire, et, le cas échéant, le propriétaire de la cargaison sont tenus de coopérer pleinement avec les autorités nationales compétentes, à leur demande, en vue de minimiser les conséquences d'un incident ou d'un accident en mer.

3. Le capitaine d’un navire auquel s’appliquent les dispositions du code international de gestion de la sécurité (Code ISM) informe la compagnie de tout accident ou incident survenu en mer. Dès qu’elle est informée d’une telle situation, la compagnie doit entrer en contact avec le centre côtier compétent et se mettre à sa disposition, en tant que de besoin.

Article 17
Ports de refuge

Les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour assurer la disponibilité sur leur territoire de ports capables d’accueillir des navires en détresse. A cette fin, ils établissent, après consultation des parties concernées, des plans détaillant pour chaque port concerné, les caractéristiques de la zone, les installations disponibles, les contraintes opérationnelles et environnementales et les procédures liées à leur utilisation éventuelle pour l’accueil de navires en détresse.

Les plans pour l’accueil des navires en détresse sont rendus disponibles sur demande. Les Etats membres informent la Commission des mesures prises en application de l’alinéa précédent.

Article 18
Information des parties concernées

1. Au besoin, l'autorité côtière compétente de l'État membre concerné signale par radio dans les secteurs concernés tout incident notifié conformément à l'article 14 paragraphe 1 et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la navigation.

2 Les autorités compétentes détenant les informations notifiées conformément à l'article 10 et 14 prennent les mesures appropriées pour fournir à tout moment lesdites informations à la demande pour raisons de sécurité de l'autorité compétente d'un autre État membre.

3. Un État membre dont les autorités compétentes sont informées, en vertu de la présente directive ou d'une autre manière, de faits entraînant ou accroissant, pour un autre État membre, le risque de voir mises en danger certaines zones maritimes et côtières, prend les mesures appropriées pour en informer tout Etat intéressé aussitôt que possible et le consulter sur les actions envisagées. Le cas échéant, les Etats membres coopèrent en vue de mettre en commun les modalités d’une action commune.

Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que soient pleinement exploités les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en application de l’article 14.

TITRE IV - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Article 19

Désignation et publication de la liste des organismes compétents

1. Chaque Etat membre désigne les autorités compétentes, les autorités portuaires et les centres côtiers à qui les notifications prévues par la présente directive doivent être effectuées.

2. Chaque Etat membre assure une information appropriée du secteur maritime, notamment au travers des publications nautiques, sur les autorités et centres désignés en application du paragraphe premier, y inclus, le cas échéant, leur zone de compétence géographique, ainsi que les procédures établies pour la notification des informations prévues par la directive, et met à jour régulièrement cette information.

3. Les Etats membres communiquent à la Commission la liste des organismes désignés en vertu du paragraphe premier et des mises à jour effectuées.

Article 20

Coopération entre les Etats membres et la Commission

1. Les Etats membres et la Commission coopèrent à la réalisation des objectifs suivants :

a) Optimiser l'utilisation des informations notifiées en vertu de la présente directive, y inclus le développement de liaisons télématiques appropriées entre les centres côtiers et les autorités portuaires en vue de l'échange de données relatives aux mouvements et aux prévisions d'arrivée des navires dans les ports, ainsi qu'à leur cargaison;

b) Développer et renforcer l'efficacité des liaisons télématiques entre les centres côtiers des Etats membres en vue d'améliorer la connaissance du trafic et le suivi des navires en transit le long des côtes européennes, harmoniser et, dans la mesure du possible, alléger les comptes rendus exigés des navires en route ;

c) Etendre la couverture du système européen de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime en vue de renforcer l'identification et le suivi des navires naviguant dans les eaux européennes. A cette fin, les Etats membres et la Commission coopèrent pour la mise en place de systèmes de comptes rendus obligatoires, de services de trafic maritime obligatoires et le cas échéant de systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation.

2. L'Agence européenne pour la sécurité maritime créée par le règlement ../../CE, contribue à la réalisation des objectifs suivants :

   – faciliter la coopération entre les Etats membres et la Commission pour la réalisation des objectifs mentionnés au paragraphe 1;

   – promouvoir la coopération entre Etats riverains des zones maritimes concernées dans les domaines couverts par la présente directive;

– améliorer l'information du secteur maritime sur les exigences et procédures prévues par la présente directive ;

– collecter et rendre disponible aux parties intéressées la liste des organismes compétents désignés en vertu de l'article 19, les données pertinentes concernant les compagnies bénéficiant d'une exemption au titre de l'article 12, les navires présentant un risque potentiel pour la navigation visés à l'article 13 et toutes informations appropriées en vue de la mise en œuvre de la présente directive,

– développer et exploiter tout système d'information nécessaire pour atteindre les objectifs visés aux tirets précédents

– établir, en vue notamment d'assurer des conditions optimales de trafic dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, les centres régionaux de gestion des informations recueillies et exploitées en vertu de la présente directive.

Article 21
Confidentialité des informations

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité des informations qui leur sont transmises au titre de la présente directive et ne doivent les utiliser qu'à des fins de sécurité maritime et de prévention des pollutions par les navires.

Article 22
Contrôle de la mise en œuvre de la directive et sanctions

1. Les Etats membres vérifient, au moyen de contrôles réguliers et de contrôles inopinés, le fonctionnement des systèmes télématiques mis en place pour les besoins de la directive, et en particulier leur capacité à satisfaire aux exigences d'une réception ou d'une transmission sans délai, 24 heures sur 24, des informations notifiées en application des articles 10 et 12.

2. Les Etats membres prévoient dans leur droit interne des sanctions pécuniaires à l'encontre des exploitants, agents, chargeurs, propriétaires de la cargaison et capitaines de navires en cas de violation des dispositions de la présente directive.

   Les sanctions pécuniaires visées à l'alinéa précédent doivent être établies à un niveau suffisamment élevé pour dissuader la personne de commettre une infraction ou de persister dans cette infraction.

3. Sans préjudice des autres mesures nécessaires à l'application de la directive, le régime de sanctions pécuniaires mis en place par les Etats membres doit s'appliquer notamment aux violations suivantes de la directive :

   – défaut d'annonce préalable à l'entrée dans les ports, visée à l'article 4 ;

   – défaut de signalement à un système de compte rendu obligatoire, visé à l'article 5 ;

– violation des règles applicables dans un système d'organisation du trafic ou non respect d'instructions données par un service de trafic maritime désigné par un Etat membre, visé à l'article 6 ;

– absence ou déficience de fonctionnement du système d'identification automatique à bord du navire ou de l'enregistreur des données du voyage, visés à l'article 7 et à l'article 8 ;

– défaut de déclaration, ou déclaration inexacte, par le chargeur, visée à l'article 9 ;

– violation des obligations de notification visées aux articles 10 et 12 ;

– défaut de signalement d'un incident, accident ou situation en mer visé à l'article 14;

– départ d'un port en violation de l'article 15 ;

– défaut de coopération avec les autorités nationales en vue de minimiser les conséquences d'un accident en mer, conformément à l'article 16.

4. Les Etats membres informent sans retard l'Etat du pavillon et tout autre Etat concerné des mesures prises à l'encontre de navires ne battant pas leur pavillon en vertu des articles 13 et 16 et du paragraphe 2 du présent article.

5. Lorsqu'un Etat membre constate, à l'occasion d'un accident ou d'un incident en mer visé à l'article 16, que la compagnie n'a pas été en mesure d'établir et de maintenir un lien avec le navire ou avec les autorités opérationnelles concernées, il en informe l'Etat qui a délivré, ou au nom duquel a été délivrée, la certification ISM.

Lorsque la gravité de la défaillance démontre l'existence d'un défaut majeur de conformité dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité de la compagnie, l'Etat membre qui a délivré l'attestation de conformité ou le certificat de gestion de la sécurité au navire retire immédiatement la certification ISM à la compagnie concernée.

DISPOSITIONS FINALES

Article 23
Procédure d'amendement

La procédure prévue à l'article 24 peut être mise en œuvre en vue:

– d'appliquer, aux fins de la présente directive, les modifications ultérieures qui sont entrées en vigueur en ce qui concerne les instruments internationaux pertinents mentionnés à l'article 2 point i),

– de modifier les obligations et procédures décrites dans les annexes à la lumière de l'expérience de la présente directive.

Article 24

Comité de réglementation

1. La Commission est assistée par un comité, composé de représentants des Etats membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.

3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

Article 25

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1 juillet 2002. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 26

La directive 93/75/CEE du Conseil est abrogée vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

Article 27

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes.*

Article 28

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le Président	*Le Président*

ANNEXE I

Informations notifiées par les navires visés au titre I

1. Informations visées à l'article 5

- A - Identification du navire (nom, code d'appel, numéro OMI d'identification ou numéro MMSI)
- C ou D : Position
- G – Port de départ
- I - Port de destination et heure prévue d'arrivée
- P – Cargaison, et, si présence de marchandises dangereuses à bord, quantité et classe OMI
- W - Nombre total de personnes à bord
- X - Informations diverses :
  - Adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison
  - Caractéristiques et volume estimé de combustible de soute, pour les navires transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute.

2. Informations visées à l'article 7

- Identification du navire (nom, code d'appel, numéro OMI d'identification ou numéro MMSI)
- Type de navire
- Position, cap, vitesse et conditions de navigation
- Port de départ, port de destination et heure probable d'arrivée
- Présence de marchandises dangereuses à bord : oui/non
- Si oui, adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison

3. En cas de changement concernant les informations notifiées en vertu de la présente annexe, le capitaine du navire en informe immédiatement l'autorité côtière concernée.

ANNEXE II

Prescriptions applicables aux équipements de bord

I - Systèmes d'identification automatique (AIS)

1. Navires construits le 1er juillet 2002 ou après cette date

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port situé dans la Communauté, sont soumis à l'obligation d'emport visée à l'article 7.

2. Navires construits avant le 1er juillet 2002

Les navires construits avant le 1er juillet 2002 faisant escale dans un port situé dans la Communauté sont soumis à l'obligation d'emport visée à l'article 7 selon le calendrier suivant :

- navires à passagers : au plus tard le 1 juillet 2003 ;
- navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1 juillet 2003 ;
- navires autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000, au plus tard le 1 juillet 2004 ;
- navires autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000, au plus tard le 1 juillet 2005 ;
- navires autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000, au plus tard le 1 juillet 2006 ;
- navires autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000, au plus tard le 1 juillet 2007.

II – Enregistreur des données du voyage (« boîte noire »)

Les navires appartenant aux catégories suivantes doivent être pourvus d'un enregistreur des données du voyage (boîtes noires) conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A 861(20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électronique internationale (CEI), dès lors qu'ils effectuent une escale dans un port situé dans la Communauté:

- Les navires à passagers construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la directive,

– Les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la directive,

– Les navires à passagers construits avant le 1er juillet 2002, au plus tard le 1er janvier 2004,

– Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, au plus tard le 1er janvier 2007,

– Les navires de charge d'une jauge brute comprise entre 3 000 et 20 000 au plus tard le 1er janvier 2008.

ANNEXE III

Informations à notifier en vertu de l’article 10

1 Identification du navire (nom, code d'appel et numéro OMI d’identification, le cas échéant)

2 Port de destination,

3 Heure d’appareillage d’un navire quittant un port d’un Etat membre (article 10, paragraphe 1)

4 Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l’autorité compétente, et heure probable d’appareillage de ce port (article 10, paragraphe 2)

5 Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des engins de transport autres que des citernes, les numéros d'identification de ceux-ci

6 Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement

7 Adresse permettant d’obtenir des informations détaillées sur la cargaison

ANNEXE IV
Messages électroniques EDIFACT

Les messages EDIFACT visés à l'article 10, paragraphe 4, sont les suivants :

- MOTREQ (« Vessel Data Request »): message transmis lorsque les informations concernant à la fois un navire spécifique et les marchandises dangereuses ou polluantes à bord sont requises ;

- APERAK (« Application Acknowledgement ») : message indiquant que les données relatives au navire concerné sont disponibles et seront transmises, ou ne sont pas disponibles ;

- VESDEP (« Vessel Movement Data ») : message détaillant les informations relatives au voyage du navire concerné ;

- IFTDGN (« Hazardous Cargo Data »): message détaillant la nature de la cargaison dangereuse ou polluante transportée ;

- BAPLIE (« Bayplan ») : message fournissant des informations sur l'emplacement des marchandises à bord du navire.

ANNEXE V

Mesures que les Etats membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement (prises en application de l'article 16, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 14, affectant un navire relevant du champ d'application de la présente directive, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

- restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire,

- mettre en demeure le capitaine du navire de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime,

- déposer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'assister le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent,

- enjoindre au capitaine de rejoindre un port de refuge en cas de péril imminent, ou

- imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

FICHE FINANCIÈRE

1. INTITULÉ DE L'ACTION

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime.

2. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) CONCERNÉE(S)

Partie A (voir paragraphe 10)

Partie B (voir paragraphe 7) - article B2-702: Actions de préparation, d'évaluation et de promotion de la sécurité des transports

3. BASE JURIDIQUE

Sécurité des transports maritimes: article 80, paragraphe 2, du traité

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général de l'action

Mettre en place un système de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime en vue d'améliorer la prévention et l'intervention en cas d'accident et de risques de pollution des côtes des Etats membres.

4.2 Période couverte par l'action et modalités prévues pour son renouvellement

Indéterminée

5. CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 DNO

5.2 CD

5.3 Type de recettes visées: néant

6. TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

Dépenses opérationnelles et administratives pour le suivi et le contrôle de l'application de la directive.

La mesure proposée aura un faible impact sur le budget de la Communauté, consistant essentiellement en l'organisation de réunions avec les experts maritimes des Etats membres. En outre, conformément aux objectifs énumérés à l'article 20, paragraphe 2, l'Agence européenne pour la sécurité maritime devrait en principe prendre en charge la réalisation d'un certain nombre de tâches liées à la mise en œuvre de la directive et par conséquent des frais y

afférents. Il convient donc de se reporter à la fiche financière annexée à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime pour prendre connaissance de l'impact financier de la mise en place de cette structure. Dans ce contexte, la plus grande partie des dépenses devraient passer par le budget de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

En outre, les réunions avec des experts du secteur concerné peuvent entraîner certaines dépenses opérationnelles. Les crédits prévus pour ces dépenses opérationnelles sont détaillés au tableau 7.2 et seront couverts par la ligne budgétaire B2-702.

7. INCIDENCE FINANCIÈRE

7.1 Mode de calcul du coût total de l'action (lien entre les coûts individuels et le coût total)

Le coût total de l'action est calculé en additionnant les coûts individuels sur une base annuelle, en commençant par l'année n où le règlement proposé sera entré en vigueur (voir tableau 7.2).

Ces coûts individuels consistent en un montant annuel de 5 000 euros pour l'organisation, une fois par an en moyenne, d'une réunion d'une journée à laquelle participeront des experts du secteur concerné. Des frais relatifs à la publication d'informations et à la promotion du système européen sont également envisagés, en particulier pour faire connaître au secteur nautique les obligations et procédures liées à la mise en œuvre de la directive. 10 000 euros pourraient ainsi être engagés dès la première année de la mise en œuvre de la directive. Une mise à jour (montant 5 000 euros) pourrait être envisagée cinq ans après.

7.2 Dépenses opérationnelles d'études, d'experts, etc., incluses en partie B du budget

CE en Mio EUR (prix courants)

	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et exer. suiv.	Total
– Réunions d'experts[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Information et publications		0,010				0,005	0, 015
Total		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[9] Coûts respectant les critères visés dans la communication de la Commission du 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Échéancier crédits d'engagement / crédits de paiement

Mio EUR

	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et exer. suiv.	Total
Crédits d'engagement		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Crédits de paiement							
Année n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 et exer. suiv.		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Total		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDE PRÉVUES

– Contrôle du respect des procédures pour l'invitation des experts des États membres aux réunions du comité.

9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques quantifiables, population visée

– Objectifs spécifiques: liens avec l'objectif général

Mise en place d'un cadre de coopération entre les Etats membres et la Commission, comportant l'organisation de réunions avec les experts maritimes, afin notamment de préparer l'extension de la couverture du système européen de suivi et d'information sur le trafic maritime.

– Population visée: distinguer éventuellement par objectif, préciser les bénéficiaires de l'intervention budgétaire de la Communauté et les intermédiaires utilisés.

Non pertinent.

9.2 Justification de l'action

– Nécessité de l'intervention budgétaire communautaire, au regard en particulier du principe de subsidiarité

La proposition ne prévoit aucune aide financière communautaire. Toutefois, en soutien aux objectifs de la directive, il est possible que certains Etats membres présentent des projets d'infrastructures ou d'équipements en matière de gestion du trafic maritime, en vue de bénéficier d'un soutien financier de la Communauté. Pour mémoire, divers projets de ce type ont déjà fait l'objet d'un

soutien financier communautaire au titre des fonds prévus pour la mise en œuvre des réseaux transeuropéens de transport, du fonds de Cohésion ou du FEDER.

– Choix des modalités de l'intervention

* avantages par rapport aux mesures alternatives (avantages comparatifs)

Non pertinent.

* analyse des actions similaires éventuellement menées au niveau communautaire ou au niveau national

Non pertinent.

* effets dérivés et multiplicateurs attendus

Non pertinent.

– Principaux facteurs d'incertitudes pouvant affecter les résultats spécifiques de l'action

Pas de facteur d'incertitude appréciables.

9.3 Suivi et évaluation de l'action

– Indicateurs de performances

* indicateurs d'output (mesure des activités déployées)

Les principales ressources nécessaires seront fournies par la Commission et par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

* indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

Les principaux indicateurs d'impact sont les propositions élaborées conjointement par la Commission et les Etats membres pour compléter et étendre le système d'information et de suivi. Conformément aux règles internationales en vigueur, ces propositions devraient être soumises pour approbation à l'Organisation maritime internationale.

L'Agence européenne pour la sécurité maritime aura également parmi ses fonctions un suivi et une évaluation de l'efficacité de la mise en œuvre de la directive.

– Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

La fréquence à laquelle il faut procéder à une évaluation dépend des activités de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

– Appréciation des résultats obtenus (en cas de poursuite ou de renouvellement d'une action existante)

Les informations résultant des contacts entretenus entre la Commission et les experts des Etats membres, ainsi que dans les rapports d'activité de l'Agence serviront à évaluer la nécessité d'actualiser et de modifier la directive.

10. DÉPENSES ADMINISTRATIVES (PARTIE A DE LA SECTION III DU BUDGET GÉNÉRAL)

10.1 Incidence sur le nombre d'emplois

L'incidence de la présente proposition sur la partie A du budget est limitée d'un point de vue général. Un suivi régulier de la mise en œuvre de la directive sera nécessaire, incluant la préparation et la participation à des réunions et des actions de coordination diverses avec les Etats membres. Pour le reste, une grande partie des tâches de gestion devrait être assumée dans le cadre de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action		dont		Durée
		emplois permanents	emplois temporaires	par utilisation des ressources existantes au sein de la DG ou du service concerné	par recours à des ressources supplémentaires	
Fonctionnaires ou agents temporaires	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indéterminée - -
Autres ressources		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Indéterminée

10.3 Augmentation d'autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action, notamment frais induits des réunions de comités et groupes d'experts

EUR

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants	Mode de calcul
A 7031 (comités obligatoires)	9 750 €	Le comité de réglementation établi aux fins de la présente directive devrait se réunir en moyenne une fois par an pendant une journée afin de débattre de questions particulières relatives à la mise en œuvre des dispositions de la directive. Le remboursement des frais de déplacement des experts gouvernementaux devant participer à cette réunion est estimé à une moyenne de 650 euros/expert (à multiplier par 15).
Total	9 750 €	

Les dépenses précitées sous la ligne budgétaire A7 seront couvertes par des crédits relevant de l'enveloppe globale de la DG TREN.

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1 Situation et problèmes actuels

L'indemnisation des victimes des déversements accidentels d'hydrocarbures par des pétroliers constitue un aspect essentiel du cadre réglementaire général applicable à la pollution marine par les hydrocarbures et revêt dès lors une importance considérable pour la Commission européenne. Comme elle l'a souligné dans sa communication du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime du transport pétrolier (COM(2000) 142 final), la Commission estime en effet que, bien qu'il se soit révélé relativement efficace au cours des dernières décennies, le régime international de responsabilité et de compensation présente un certain nombre de lacunes. La plus grave de ces lacunes, à laquelle il convient de remédier de toute urgence, est le niveau insuffisant des limites actuelles de responsabilité et de compensation. Certains accidents survenus récemment, et notamment le naufrage de l'*Erika* en décembre 1999 et la marée noire qui en a résulté, ont clairement démontré l'insuffisance des limites existantes, insuffisance qui peut avoir pour conséquences une indemnisation incomplète des victimes et des retards importants dans le versement des indemnités. C'est pourquoi la Commission a décidé d'agir au plus vite afin de créer un mécanisme permettant de relever les limites d'indemnisation et de garantir ainsi une indemnisation appropriée des victimes en cas de marée noire dans les eaux européennes. Les autres lacunes du système actuel doivent également être corrigées, mais la Commission estime qu'elles ne nécessitent pas une intervention aussi rapide. Outre la question de la responsabilité et de l'indemnisation, la Commission propose d'introduire une sanction pénale frappant tout protagoniste du transport d'hydrocarbures par mer convaincu de négligence grave.

2 Contexte

Le transport d'hydrocarbures par mer est une activité intrinsèquement dangereuse qui comporte des risques considérables pour le milieu marin. C'est en mars 1967, lors du naufrage du pétrolier *Torrey Canyon*, navire de 120 000 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien venu s'écraser sur le récif de Seven Stones au large de Land's End (Royaume-Uni), que l'on a pris conscience de l'ampleur des menaces que constitue pour l'environnement la croissance rapide du trafic des pétroliers et de leur capacité. À l'époque, 119 000 tonnes de pétrole brut ont été déversées dans la mer, causant une grave pollution le long des côtes du sud-ouest de l'Angleterre et du nord de la France.

Cette catastrophe a amené la communauté internationale à élaborer, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, un certain nombre d'instruments visant à renforcer la sûreté des pétroliers et à améliorer la protection du milieu marin, dont deux conventions établissant des règles détaillées en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommage par pollution causé par des pétroliers.

La convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL) sont entrées en vigueur respectivement en 1975 et en 1978. Ces deux conventions ont institué un système à deux niveaux de responsabilité, reposant sur une responsabilité objective mais limitée pour le propriétaire du navire et sur un fonds, alimenté par les entités réceptionnant des hydrocarbures, qui fournit aux victimes de

dommages par pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsqu'elles ne peuvent pas être indemnisées complètement par le propriétaire.

Ce régime n'a été révisé sur le fond qu'une seule fois, au début des années 1980. Cette révision a débouché sur les protocoles de 1984 aux deux conventions, lesquels ne sont jamais entrés en vigueur faute d'un taux de ratification suffisant par les États réceptionnant les hydrocarbures. Au début des années 1990, de nouveaux efforts ont été entrepris pour mettre les modifications en vigueur. Les protocoles de 1992 qui en ont résulté ont repris en substance les amendements de 1984, mais modifié les dispositions relatives à la mise en œuvre. Ces protocoles aux Conventions CLC et FIPOL sont entrés en vigueur en 1996. Tous les États membres côtiers de l'UE sont maintenant parties aux deux protocoles de 1992, à l'exception du Portugal, qui n'a pas encore parachevé les procédures de ratification.

Les États-Unis ne participent pas à ce régime international de responsabilité et d'indemnisation. L'accident de l'*Exxon Valdez* survenu en 1989 en Alaska a mis fin aux discussions concernant une éventuelle adhésion des États-Unis au système. Les États-Unis ont en effet décidé de créer, dans le cadre de l'Oil Pollution Act (loi sur la pollution par les hydrocarbures) de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, un système de responsabilité fédéral distinct, avec possibilité pour les différents États d'introduire une législation plus stricte.

3 Résumé du système international de responsabilité et d'indemnisation de 1992

Le régime de 1992 couvre les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers naviguant dans les eaux côtières (jusqu'à 200 milles marins de la côte) des États participants. Les préjudices couverts par le régime comprennent les biens et, dans une certaine mesure, les pertes économiques et les coûts de remise en état de l'environnement, ainsi que les mesures de prévention, y compris les coûts de dépollution.

Le premier niveau est celui de la responsabilité du propriétaire du navire, laquelle est régie par la Convention CLC. La responsabilité du propriétaire est objective et n'est dès lors pas conditionnée par une faute ou une négligence de sa part. Le propriétaire est en principe autorisé à limiter sa responsabilité à un montant en rapport avec le tonnage du navire. Ce montant s'élève actuellement à 90 millions d'euros maximum pour les plus gros navires et, dans le cas de l'*Erika*, à seulement 13 millions d'euros environ. Le propriétaire du navire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que le dommage par pollution "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". La Convention CLC exige également des propriétaires qu'ils souscrivent une assurance en responsabilité et accorde aux requérants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur dans les limites de la responsabilité du propriétaire. La responsabilité était ainsi "canalisée" vers le seul propriétaire, bon nombre d'autres parties, dont le gérant, l'exploitant du navire et l'affréteur, sont expressément protégées contre toute action en responsabilité, à moins qu'ils ne se rendent coupables d'une négligence semblable à celle que le propriétaire devrait commettre pour être privé de son droit de limiter sa responsabilité (voir ci-dessus).

Le régime CLC est complété par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) institué par la Convention FIPOL afin d'indemniser les victimes lorsque la responsabilité du propriétaire ne suffit pas à couvrir les dommages. Il est possible de recourir au FIPOL dans trois cas: lorsque les dommages

dépassent la responsabilité maximale du propriétaire (c'est le cas le plus fréquent); lorsque le propriétaire peut invoquer à sa décharge l'un des motifs prévus dans la Convention CLC[10]; et lorsque le propriétaire (et son assureur) est dans l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations. Le montant maximal de l'indemnisation autorisée par le FIPOL s'élève à environ 200 millions d'euros. Le FIPOL est financé par les contributions des entreprises ou autres entités recevant des hydrocarbures transportés par mer. En cas de déversement d'hydrocarbures, par conséquent, toutes les entités recevant des hydrocarbures établies dans les États parties à la convention FIPOL contribuent à l'indemnisation et aux dépenses administratives supportées par le Fonds, indépendamment de l'endroit où la pollution s'est produite. Le FIPOL ne verse aucune indemnisation si la pollution résulte d'un acte de guerre ou a été causée par un navire de guerre. Il faut également qu'il soit prouvé que les hydrocarbures proviennent d'un pétrolier.

Les victimes de déversements d'hydrocarbures peuvent introduire leur demande d'indemnisation directement auprès du FIPOL et, pour autant que la demande soit légitime et réponde aux critères applicables, le Fonds indemnise directement les requérants. Si le total des demandes jugées recevables dépasse la limite maximale d'indemnisation du Fonds, les demandes sont toutes réduites en proportion. Les requérants peuvent également transmettre leur demande d'indemnisation aux tribunaux de l'État où les dommages se sont produits. Depuis sa création en 1978, le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a traité quelque 100 affaires, dont la plupart sont restées dans les limites d'indemnisation prévues, les victimes ayant ainsi pu être indemnisées totalement sur la base de l'évaluation du Fonds quant à la recevabilité des demandes.

4 Évaluation du régime international de responsabilité et d'indemnisation

4.1 Critères d'évaluation

Dans sa communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier, la Commission a fixé trois critères permettant de déterminer si un système d'indemnisation est pleinement satisfaisant:

(1) le régime doit assurer une indemnisation rapide des victimes sans qu'il soit nécessaire d'entamer des procédures judiciaires longues et complexes;

(2) le montant maximal de l'indemnisation doit être fixé à un niveau suffisamment élevé pour faire face aux demandes recevables résultant de toute catastrophe prévisible causée par un accident de pétrolier;

(3) le régime doit décourager les exploitants de pétroliers et propriétaires de cargaisons de transporter des hydrocarbures autrement que dans des pétroliers d'une qualité irréprochable.

---

[10] En vertu de l'article III, paragraphe 2, le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution
a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

L'accident de l'*Erika* a amené la Commission à examiner le système international existant, fondé sur les Conventions CLC et FIPOL, à la lumière de ces critères. Sa conclusion est que le système international est satisfaisant sur certains points, mais pas sur tous.

4.2 Procédures d'indemnisation

Pour ce qui est de la rapidité d'indemnisation et de la fonctionnalité générale du système, la Commission reconnaît que le système international existant de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures présente des avantages importants, qui permettent notamment de garantir l'indemnisation rapide des victimes en cas d'événements où sont impliquées un certain nombre de parties relevant de juridictions différentes. Du fait de la structure du système, les requérants n'éprouvent généralement aucune difficulté à identifier la partie responsable et n'ont pas besoin, pour obtenir une indemnisation, de prouver que le propriétaire du navire s'est rendu coupable d'une faute ou d'une négligence. De même, le propriétaire étant tenu de contracter une assurance et les requérants étant habilités à intenter une action directe contre l'assureur, les questions relatives à la nationalité du navire ou de son propriétaire, ou encore à la situation financière de ce dernier, n'interviennent pas dans l'indemnisation, dans la mesure où elle ne dépasse pas les limites prévues. Tous ces facteurs contribuent à un traitement rapide des demandes et facilitent la gestion générale du système.

Pour ce qui est du financement du Fonds également, le mécanisme prévu pour la contribution des propriétaires de cargaisons est relativement simple. Les dépenses du FIPOL sont supportées collectivement par les principales entités recevant du pétrole brut et/ou du fioul lourd établies dans les États participants, suivant une proportion correspondant aux quantités d'hydrocarbures reçues par chaque entreprise. Les quantités d'hydrocarbures reçues sont notifiées par les gouvernements des États parties au FIPOL, lequel facture directement les dépenses aux entreprises concernées, sur la base d'une estimation des dépenses pour l'année suivante. Ces paiements ne relèvent donc pas des gouvernements, à moins qu'ils n'en aient accepté volontairement la responsabilité. D'une manière générale, ce système a fonctionné de manière satisfaisante et a dans l'ensemble permis de récolter les moyens nécessaires dans un délai raisonnable. Un problème reste cependant à résoudre: certains États omettant de notifier les quantités d'hydrocarbures reçues, le FIPOL éprouve certaines difficultés à recueillir les contributions des entités concernées dans les États en cause.

Compte tenu de l'inventivité considérable nécessaire à l'élaboration du régime international de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, ce système s'est généralement révélé efficace. Les quelque 100 demandes d'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures traitées par le FIPOL ont pour la plupart été réglées de manière satisfaisante, dans la mesure où les procédures d'évaluation et de versement des indemnisations ont été menées à bien sans trop de difficultés. Dans l'ensemble, les requérants ont choisi d'adresser leur demande directement au Fonds, sans passer par les tribunaux, ce qui indique que l'évaluation des demandes effectuée par le FIPOL est fort bien acceptée.

Toutes les affaires n'ont cependant pas été rapides et simples à régler. Dans la majeure partie (pour ne pas dire la totalité) des cas concernant des pollutions par les hydrocarbures risquant de dépasser les limites d'indemnisation maximales, des retards considérables ont été enregistrés dans le versement de l'indemnisation, du fait de l'incertitude qui régnait quant au coût final de la marée noire. S'il apparaît que le total des demandes recevables risque de dépasser le montant maximal d'indemnisation disponible, les demandes recevables sont satisfaites au "prorata", c'est-à-dire que les requérants ne reçoivent qu'un certain pourcentage de leur indemnisation jusqu'à ce que toutes les demandes susceptibles d'être introduites à la

suite de l'événement de pollution aient été soumises et évaluées, ce qui prend généralement plusieurs années. En outre, les marées noires de grande ampleur et les mécontentements qui s'ensuivent au niveau des procédures d'indemnisation ont tendance à renforcer le rôle des tribunaux nationaux dans le règlement des litiges, d'où une complexité et des retards accrus. En conséquence, les procédures d'indemnisation menées dans le cas de pollutions de ce type se sont généralement caractérisées par leur complexité et leur lenteur. Plusieurs grandes marées noires survenues en Europe dans les années 1990, telles que celles provoquées par le naufrage de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996) ont soulevé des difficultés telles que les victimes ne savent toujours pas si et quand elles seront totalement indemnisées. Rien ne laisse à penser qu'il en aille différemment dans le cas du naufrage de l'*Erika*.

La Commission estime que de tels retards dans le versement de l'indemnisation sont inacceptables. Elle reconnaît cependant le lien étroit existant entre la longueur des procédures et le risque d'atteindre le plafond fixé pour l'indemnisation. Étant donné que, comme nous l'avons dit plus haut, toute possibilité que le plafond soit atteint a des conséquences notables, la Commission est d'avis que les retards inacceptables constatés dans le versement des indemnisations résulte essentiellement du niveau insuffisant des limites d'indemnisation plutôt que de défaillances inhérentes aux procédures d'indemnisation proprement dites. D'autres éléments du système qui sont susceptibles de contribuer à retarder les versements ou de compliquer de quelque manière que ce soit l'indemnisation des victimes sont actuellement examinés par un groupe de travail au sein du FIPOL[11]. La Commission participe à ces travaux et espère qu'ils déboucheront sur des mesures complémentaires permettant d'espérer une indemnisation équitable et rapide des victimes. C'est pourquoi, en conclusion, la Commission estime que le système international d'indemnisation existant, mis à part quelques exceptions importantes, satisfait au premier critère, à savoir l'efficacité des procédures d'indemnisation des victimes de déversements d'hydrocarbures.

4.3 Les limites sont-elles fixées à un niveau suffisant?

Le niveau insuffisant des limites d'indemnisation est, aux yeux de la Commission, le principal défaut du système international. En effet, du fait de l'insuffisance de ces limites, les victimes des marées noires importantes risquent de ne pas être totalement indemnisées, même si la recevabilité de leurs demandes a été établie. Cela est discutable sur le principe. En outre, comme nous l'avons expliqué ci-dessus, des limites insuffisantes se traduisent presque inévitablement par un certain degré d'incertitude et par des retards dans le traitement des demandes. Dans la pratique, le niveau insuffisant des limites d'indemnisation a pour conséquence que les victimes d'une marée noire provoquant des dégâts très importants seront moins indemnisées que les victimes d'un accident de moindre gravité, ce que la Commission trouve difficilement justifiable.

Sur les quelque 100 marées noires traitées jusqu'ici par le FIPOL, dix environ ont soulevé de sérieux doutes quant à la suffisance des limites et/ou la diligence avec laquelle les demandes ont été traitées. Ce chiffre peut paraître relativement peu élevé, surtout si l'on tient compte du fait que, pour une part importante des marées noires causées par des pétroliers, le FIPOL n'intervient pas, l'affaire étant réglée avec le propriétaire dans le cadre de la convention CLC si la totalité des demandes ne dépasse pas la limite de responsabilité du propriétaire. Il

11 Parmi les points devant être examinés dans ce contexte figurent la question du traitement prioritaire de certaines demandes et un réexamen plus général des procédures de soumission et de traitement des demandes.

convient également d'observer que les affaires les plus problématiques se sont produites sous l'«ancien» régime, avant l'entrée en vigueur des protocoles de 1992 qui ont plus que doublé le montant maximal disponible pour l'indemnisation.

De telles statistiques ne sont cependant pas d'une grande utilité si, comme la Commission, on estime que les victimes de toutes les marées noires doivent être indemnisées suffisamment et avec diligence. Il est inacceptable que des citoyens et autres victimes ayant souffert des conséquences dramatiques d'une marée noire de grande ampleur ne soient pas indemnisés totalement. Les plafonds doivent donc être suffisants pour couvrir toute catastrophe prévisible. Le fossé qui sépare l'objectif poursuivi de la situation actuelle est mis en évidence par le fait que les deux grandes marées noires (*Nakhodka*, Japon, 1997 et *Erika*, France, 1999) qui se sont produites depuis l'entrée en vigueur du nouveau régime (1992) font sérieusement douter de la suffisance des nouvelles limites, malgré les quantités relativement limitées de fioul déversées à ces deux occasions[12]. Les demandes d'indemnisation consécutives à l'accident de l'*Erika* vont probablement dépasser largement le plafond fixé, ce qui signifie que les victimes devront compter sur des engagements volontaires du gouvernement et de la compagnie pétrolière concernée pour obtenir ne serait-ce qu'une indemnisation de base. La Commission voit difficilement comment de tels plafonds pourraient être jugés satisfaisants.

Il n'est pas vraiment étonnant que les plafonds soient insuffisants, dans la mesure où ils ont été établis au début des années 1980 et ne sont entrés en vigueur en Europe que 12 à 20 ans plus tard, selon les dates de ratification par les différents États membres. À la suite de l'accident de l'*Erika*, le processus de relèvement des plafonds fixés par les Conventions CLC et FIPOL va être engagé, conformément à une procédure d'amendement simplifiée spécifique prévue dans lesdites conventions. L'augmentation maximale possible dans le cadre de cette procédure dépend de plusieurs facteurs et ne permettra pas, à l'heure actuelle, de relever les limites en vigueur de plus de 50 % environ. Les premières décisions relatives à l'approbation de cette augmentation ont été prises en octobre 2000 et les modifications, si elles sont finalement adoptées, n'entreront pas en vigueur avant le 1er novembre 2003.

La Commission estime qu'un relèvement des limites existantes de 50 % (le montant total atteignant alors quelque 300 millions d'euros) entrant en vigueur dans trois ans est insuffisant pour garantir une protection adéquate des victimes éventuelles d'une marée noire de grande ampleur survenant en Europe. Comme nous l'avons déjà observé plus haut, elle est d'avis que le système d'indemnisation devrait couvrir entièrement toute catastrophe prévisible, non seulement à l'heure actuelle mais également pour un certain temps. Or, il semble que l'augmentation proposée ne couvrirait même pas la totalité des demandes d'indemnisation introduites à la suite du naufrage de l'*Erika*.

Il convient également d'évaluer si les limites sont suffisantes au niveau des types de dommages couverts par le régime. Si la gamme des dommages à couvrir est élargie, il est évident que les montants devront être relevés en conséquence. Dans la mesure où, comme nous le verrons ci-après, la Commission estime que l'indemnisation pour les dommages environnementaux doit être étendue, il est justifié de relever sensiblement les limites globales.

Il semblerait qu'un plafond global d'un milliard d'euros permettrait de couvrir toutes les catastrophes prévisibles. Cette limite se rapproche davantage du plafond de l'Oil Spill Liability Trust Fund (Fonds de responsabilité pour les marées noires) établi par la législation

12 L'accident du Nakhodka a causé le rejet de quelque 6 200 tonnes de fioul moyen, contre 19 000 tonnes environ de fioul lourd pour le naufrage de l'Erika.

fédérale américaine et des pratiques en vigueur dans le domaine des assurances en ce qui concerne la couverture de la responsabilité civile des propriétaires de navires en cas de pollution par les hydrocarbures, qui entrent en jeu si la limitation prévue par la convention CLC n'est pas applicable.

En conclusion, les limites maximales existantes prévues par les Conventions CLC et FIPOL sont loin d'être suffisantes. Pour garantir une indemnisation appropriée des citoyens européens en cas de marée noire, ainsi qu'une meilleure correspondance entre ces limites et celles de l'US Oil Spill Liability Trust Fund, le plafond devrait être fixé à un milliard d'euros. L'argument selon lequel les accidents d'une telle gravité sont rares ne saurait, aux yeux de la Commission, justifier la fixation de limites inférieures au coût d'accidents de pollution par les hydrocarbures parfaitement concevables et le risque d'une indemnisation insuffisante des victimes.

4.4 Responsabilités

4.4.1 Généralités

Pour qu'un système de responsabilité et d'indemnisation soit approprié, il faut non seulement qu'il garantisse une indemnisation suffisante, mais aussi qu'il respecte un juste équilibre entre les responsabilités des acteurs concernés et les risques qu'ils courent de voir leur responsabilité engagée. En outre, un système de responsabilité doit, dans la mesure du possible, contribuer à dissuader les parties prenantes de prendre délibérément des risques qui pourraient avoir des conséquences catastrophiques pour la protection de la vie humaine et de l'environnement.

La Commission estime que le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures présente un certain nombre de lacunes à cet égard. La conception du système de responsabilité incite peu les acteurs à s'assurer que les hydrocarbures ne sont transportés qu'à bord de pétroliers d'une qualité irréprochable. Le fait que des navires dans un état déplorable continuent à être utilisés pour transporter des produits pétroliers en Europe et ailleurs témoigne de ce que ni les transporteurs ni les propriétaires de cargaisons ne sont suffisamment incités à abandonner la pratique intolérable qui consiste à employer délibérément des bâtiments de mauvaise qualité pour le transport d'hydrocarbures en mer.

Ces lacunes, qui sont toutes incompatibles avec les développements intervenus récemment aux niveaux international et communautaire dans le domaine de la responsabilité environnementale, sont abordées plus en détail ci-dessous.

4.4.2 Circonstances dans lesquelles le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité

Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est quasiment inaliénable. Comme nous l'avons déjà indiqué, le propriétaire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution "résultent de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". Une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à cette définition. Il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil. S'il est vrai que la phrase citée a des équivalents dans d'autres conventions sur la responsabilité maritime, la Commission ne voit pas pourquoi un seuil aussi difficilement franchissable devrait être repris dans le régime de responsabilité en cas de pollution. Elle

estime en effet que, étant donné les risques considérables liés au transport d'hydrocarbures par mer, la responsabilité du propriétaire devrait plus souvent être illimitée.

Le problème de la quasi-inaliénabilité des droits du propriétaire est encore aggravé par les méthodes au moyen desquelles sa responsabilité est établie. Elle est en effet calculée uniquement sur la base de la taille du navire, sans qu'il soit tenu compte d'autres facteurs tels que la nature de la cargaison transportée et la quantité d'hydrocarbures déversée. Ainsi, le propriétaire de l'*Erika* pouvait partir du principe qu'il était en droit de limiter sa responsabilité à quelque 13 millions d'euros, droit qu'il n'avait que très peu de chances de perdre du fait de ses actes avant ou pendant l'événement de pollution.

Dans bon nombre de régimes de responsabilité environnementale établis dans les années 1990, la tendance a été à abolir les limites en matière de responsabilité. Il en va de même du régime communautaire de responsabilité environnementale mis en place actuellement, comme le souligne le Livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale (COM(2000) 66 final). Toutefois, ces règles prévoyant une responsabilité illimitée ne sont généralement pas assorties de l'obligation de contracter une assurance. Cela ne pose pas de problème pour les sources terrestres de pollution, dans la mesure où il est facile d'identifier la personne responsable et la juridiction dont elle relève. Dans le cas de la pollution marine, cependant, la situation est différente, étant donné que le pollueur peut être de n'importe quelle nationalité et, pour diverses autres raisons, difficile à retrouver. L'assurance obligatoire et le droit pour les plaignants d'intenter une action directe jouent dès lors un rôle déterminant dans la protection des victimes. Une responsabilité potentiellement illimitée ne signifie toutefois pas nécessairement que cette responsabilité doive être entièrement couverte par l'assurance. On peut tout à fait imaginer un système dans lequel l'assurance obligatoire ne s'appliquerait que jusqu'aux limites de la responsabilité objective (sans faute), la responsabilité avec faute étant assumée par le propriétaire lui-même. C'est par exemple le cas dans le protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux[13]. Il est par ailleurs à noter que, même dans le système international d'indemnisation en cas de marée noire, le seuil appliqué jusqu'en 1996 dans le cadre de la Convention CLC pour la perte du droit de limitation de la responsabilité, à savoir celui du "fait ou de l'omission personnels" du propriétaire, était très nettement inférieur. Il ne semble pas que cette formulation ait causé des difficultés majeures dans le régime international de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures au cours de ses 25 ans d'existence.

C'est pourquoi la Commission estime que le seuil actuel dont le franchissement entraîne la perte du droit de limiter la responsabilité doit être rabaissé au niveau de celui d'autres régimes comparables. La responsabilité illimitée devrait à tout le moins intervenir en cas de négligence grave attestée de la part du propriétaire. L'introduction d'une telle mesure garantirait une meilleure correspondance entre la responsabilité assumée par le propriétaire et les actes de celui-ci et produirait à la fois des effets préventifs et des effets répressifs.

---

13 Le protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontieres et de l'éliminationde déchets dangereux prévoit une responsabilité objective jusqu'à certaines limites minimales, couverte par l'assurance. L'article 5 de ce protocole prévoit que, sans préjudice de la responsabilité objective, "Est responsable des dommages toute personne dont le non respect des dispositions de la Convention, la préméditation, l'imprudence, la négligence ou les omissions délictueuses sont à l'origine desdits dommages ou y ont contribué." L'article 12, paragraphe 12, prévoit en outre que "Il n'existe pas de limitation de la responsabilité financière au titre de l'article 5".

4.4.3 Protection des parties autres que le propriétaire

Seul le propriétaire voit sa responsabilité engagée en cas de pollution par les hydrocarbures. Ce système présente certains avantages dans la mesure où il clarifie la question de la partie responsable, ce qui facilite l'identification de la personne à laquelle les demandes d'indemnisation doivent être soumises. Il permet également d'éviter l'assurance multiple et contribue ainsi à relever les niveaux théoriques de la responsabilité à assurer. Toutefois, la canalisation de la responsabilité prévue dans la convention CLC va plus loin, puisqu'elle interdit expressément les demandes d'indemnisation adressées à divers autres acteurs (dont les exploitants, les gérants et les affréteurs) qui peuvent pourtant fort bien exercer sur le transport une influence aussi grande que le propriétaire du navire. Ces personnes sont protégées contre toute demande d'indemnisation à moins que le dommage ne "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement" (conditions qui sont les mêmes que celles entraînant pour le propriétaire la perte du droit de limiter sa responsabilité). Ainsi protégées, ces personnes peuvent agir avec la quasi-certitude d'être protégées contre toute demande d'indemnisation en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures.

La Commission estime qu'une telle protection des principaux acteurs est contreproductive eu égard aux efforts entrepris pour responsabiliser les opérateurs dans tous les domaines du secteur maritime. C'est pourquoi elle est d'avis qu'il convient d'éliminer de la convention CLC l'interdiction frappant les demandes d'indemnisation à l'encontre de toute une série d'acteurs importants du transport des hydrocarbures par mer et que, dans la mesure où l'on juge nécessaire de protéger certains acteurs, le seuil devrait au moins être rabaissé au niveau de celui préconisé ci-dessus pour le propriétaire. Quant aux détails pratiques d'une telle mesure, il convient d'observer que, là aussi, le régime applicable jusqu'en 1996, date à laquelle les protocoles de 1992 sont entrés en vigueur, canalisait la responsabilité de manière beaucoup plus stricte, puisqu'il n'excluait que les préposés ou mandataires du propriétaire du navire, et encore uniquement dans la mesure où les dommages ne résultaient pas de leur fait ou de leur omission personnels.

4.4.4 Dommages environnementaux

Les dommages couverts par le régime CLC/FIPOL existant sont essentiellement les dommages et pertes matériels et les pertes économiques. Pour ce qui des dommages environnementaux, le régime couvre les mesures préventives, dont les coûts de dépollution, et les "mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront". Les pertes causées à l'environnement en tant que tel ne font l'objet d'aucune indemnisation, principalement en raison des difficultés liées à l'évaluation et à la quantification de ce type de dommages.

La Commission reconnaît que la couverture des dommages causés à l'environnement proprement dit soulève certains problèmes et estime que l'évaluation de ces dommages doit être quantifiable, vérifiable et prévisible afin d'éviter des interprétations divergentes par les diverses parties au régime. Il est cependant tout aussi important de garantir la cohérence avec l'indemnisation des dommages environnementaux causés par d'autres sources de pollution. Du point de vue communautaire, rien ne justifie une variation importante de l'indemnisation pour les dommages environnementaux suivant que le pollueur était un pétrolier, un autre navire ou

une usine[14]. Dans le contexte de la proposition de directive sur la responsabilité environnementale qui sera présentée prochainement, la Commission mène actuellement une étude sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement qui pourrait constituer une base utile pour l'évaluation des dommages dans ladite directive. Sans préjudice de toute proposition soumise ultérieurement dans le cadre d'un régime communautaire de responsabilité environnementale, la Commission estime que la couverture actuelle des coûts de remise en état pourrait être étendue de manière à inclure au moins les coûts liés à l'évaluation des dommages environnementaux causés par l'incident et ceux liés à l'introduction dans l'environnement de composantes équivalentes à celles qui ont été endommagées, lorsque la remise en état de l'environnement pollué est jugée irréalisable[15]. La position de la Commission sera réexaminée à la lumière de la future proposition concernant un régime communautaire de responsabilité environnementale.

4.5 Conclusion

L'évaluation ci-dessus amène la Commission à conclure que le régime international de responsabilité et d'indemnisation satisfait au premier critère, mais présente d'importantes lacunes quant aux deux autres. Ces lacunes sont d'autant plus importantes que le régime international interdit expressément toute demande d'indemnisation supplémentaire introduite sur une base autre que le régime établi par la convention. Il serait donc très difficile à la Communauté d'imposer des responsabilités individuelles supplémentaires aux propriétaires de navires ou à l'une quelconque des parties ainsi protégées sans contrevenir aux conventions internationales. Si de telles responsabilités étaient introduites au niveau communautaire, les États membres devraient par conséquent dénoncer les conventions avant de pouvoir mettre en œuvre les règles communautaires.

La Communauté reconnaît qu'un régime international de responsabilité et d'indemnisation offre des avantages importants, tant en termes d'uniformité et de simplicité qu'en termes de partage des coûts liés aux marées noires – où qu'elles se produisent – entre toutes les entités recevant des hydrocarbures au niveau mondial. Elle conclut donc qu'il serait contreproductif, au stade actuel, d'introduire des mesures qui imposeraient aux États membres de dénoncer le régime international. Comme elle l'a souligné dans son Rapport sur le Conseil européen de Biarritz (COM(2000) 603 Final), la Commission est d'avis qu'il faut déployer des efforts considérables pour modifier les conventions suivant les orientations ci-dessus, tout en s'attaquant en toute priorité, au niveau communautaire, au problème de l'insuffisance des limites existantes.

---

14 Dans son Livre blanc sur la responsabilité environnementale, la Commission annonce son intention de couvrir les "dommages causés à la biodiversité" dans un instrument futur. Ces dommages couvriraient les dommages importants causés à des ressources naturelles protégées par le droit communautaire dans les zones du réseau Natura 2000. Dans ce contexte, elle juge nécessaire d'instaurer un système d'évaluation des ressources naturelles (paragraphe 4.5.1 du document COM (2000) 66 final).

15 Dans le même esprit, l'article 2, paragraphe 8, de la Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement définit les "mesures de remise en état" comme étant "toute mesure raisonnable visant à réhabiliter ou à restaurer les composantes endommagées ou détruites de l'environnement, ou à introduire, si c'est raisonnable, l'équivalent de ces composantes dans l'environnement".

5. Action proposée

Toute une série de mesures sont nécessaires pour améliorer le régime existant de responsabilité et d'indemnisation. Certaines d'entre elles exigent l'adoption d'instruments communautaires et d'autres peuvent être abordées au niveau national.

5.1 Création d'un fonds d'indemnisation complémentaire en Europe

Il faut avant tout relever les limites d'indemnisation du système existant, étant donné que c'est là la mesure la plus directement liée à l'indemnisation appropriée des victimes d'une marée noire. Pour remédier à la situation actuelle, la Commission propose de compléter le système international à deux niveaux en vigueur actuellement par un fonds européen complémentaire («troisième niveau») qui aurait pour vocation d'indemniser les victimes de marées noires survenues dans les eaux européennes dont les demandes sont recevables au titre du régime international, mais dépassent les limites du FIPOL.

Le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (Fonds COPE) complétera donc les moyens financiers du FIPOL lorsque des demandes d'indemnisation recevables au titre du régime précité ne peuvent être pleinement satisfaites en raison de l'insuffisance des ressources. L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposerait donc sur les mêmes principes et règles que le FIPOL, mais avec un plafond fixé à un niveau présumé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE sera financé par les entités européennes recevant des hydrocarbures suivant des procédures semblables à celles appliquées pour les contributions au FIPOL. Les moyens financiers ainsi débloqués par lesdites entités seront disponibles pour couvrir les dommages par pollution causés dans tous les États membres. Le Fonds COPE a pour vocation de garantir aux citoyens européens une indemnisation appropriée, en attendant que les plafonds du régime international soient fixés à un niveau suffisamment élevé. Outre le fait qu'il multipliera par cinq les montants disponibles pour indemniser les victimes, le Fonds COPE pourra également servir à accélérer l'indemnisation totale des victimes d'une marée noire en Europe. Grâce à ces moyens, les demandes d'indemnisation pourront être satisfaites dès que leur éligibilité aura été confirmée, sans attendre l'issue de la longue procédure d'établissement des coûts définitifs de l'accident et en évitant le problème du calcul au prorata inhérent au régime international, décrit au point 4.2. Les victimes pourront ainsi percevoir l'intégralité de leurs indemnités plus tôt, tandis que le règlement financier définitif se fera de manière bilatérale entre le FIPOL et le Fonds COPE, une fois que les coûts totaux seront connus. De par sa nature, le Fonds COPE ne serait activé qu'en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux communautaires dont le coût dépasserait, ou risquerait de dépasser, les limites maximales internationales.

5.2 Correction des autres lacunes du système international dans le cadre de l'OMI

Afin d'établir un lien plus étroit entre la responsabilité assumée par les diverses parties concernées et leurs actes, la Commission préconise d'entreprendre en parallèle un remaniement profond du système existant.

D'après la Commission, la correction des lacunes décrite au point 4 peut être menée à bien au niveau international. Les premières mesures dans ce sens ont d'ailleurs déjà été prises. La Commission estime que ces travaux devraient aboutir à une modification des instruments

juridiques existants, et notamment à l'introduction de plafonds sensiblement plus élevés et à des progrès au niveau des lacunes visées au point 4.4, tout en préservant la "convivialité" du système à l'égard des requérants sollicitant une indemnisation.

C'est pourquoi la Commission invite le Conseil à faire avancer ce dossier le plus rapidement possible afin de procéder à un réexamen complet du régime international de responsabilité et d'indemnisation. Elle va quant à elle soumettre une demande à l'Organisation maritime internationale ou, le cas échéant, au FIPOL, en vue de modifier la convention sur la responsabilité de la manière suivante:

- la responsabilité du propriétaire devrait être illimitée s'il est établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part;

- l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire doit être éliminée de l'article III.4(c) de la convention sur la responsabilité;

- il convient de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire.

À côté des mesures destinées à améliorer le régime international de responsabilité existant en matière de pollution par les hydrocarbures, il est nécessaire de progresser en ce qui concerne le régime de responsabilité et d'indemnisation applicable en cas de pollution par des substances dangereuses et nocives. Une convention internationale sur ce thème a été adoptée en 1996 mais elle n'a été ratifiée par aucun État membre et n'est pas entrée en vigueur[16]. Le naufrage du chimiquier *Ievoli Sun* au large des Îles anglo-normandes le 31 octobre 2000 est l'événement qui a mis en lumière le plus récemment la situation très insatisfaisante sur le plan réglementaire qui caractérise le régime de responsabilité et d'indemnisation applicable aux substances dangereuses autres que les hydrocarbures. Ce problème doit être traité en priorité aux niveaux international et européen.

Au cas où les efforts déployés pour apporter les améliorations requises aux règles internationales en matière de responsabilité et d'indemnisation échoueraient, la Commission présentera une proposition de législation communautaire introduisant un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

5.3 Introduction, dans la législation des États membres, de sanctions en cas de négligence grave

La Commission reconnaît que les règles de responsabilité sont limitées quant à leurs effets sur la responsabilité individuelle des acteurs impliqués dans des événements de pollution par les hydrocarbures. Cela est d'autant plus vrai lorsque les responsabilités sont couvertes par des assurances, ce qui est généralement le cas.

C'est pourquoi la Commission propose, comme elle l'avait annoncé au paragraphe 5.b.iv) de sa communication sur la sécurité maritime des transports pétroliers (COM(2000) 142 final),

---

[16] Les États suivants ont signé la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses: Canada, Danemark, Finlande, Allemagne, Pays-Bas, Norvège, Suède et Royaume-Uni. Seule la Fédération de Russie l'a ratifiée.

d'inclure dans le présent règlement un article relatif aux pénalités financières ou sanctions à imposer lorsqu'il est établi qu'une personne assurant le transport d'hydrocarbures en mer s'est rendue coupable d'une négligence grave. Cette mesure est de nature pénale et donc sans rapport avec la réparation des dommages. Elle vise en fait à garantir l'application, à l'échelle communautaire, de sanctions dissuasives à l'encontre des personnes assurant le transport d'hydrocarbures par mer qui commettraient de telles négligences.

JUSTIFICATION DU CHOIX D'UN RÈGLEMENT

Le traité prévoit la mise en place d'une politique commune des transports et les mesures envisagées pour mettre en œuvre cette politique comprennent des dispositions visant à renforcer la sécurité et la protection de l'environnement dans le transport maritime. L'indemnisation appropriée des victimes de marées noires et l'introduction de sanctions en cas de négligence grave lors du transport d'hydrocarbures par mer font partie intégrante de ces mesures.

Bien qu'il existe des conventions internationales régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de marée noire auxquelles tous les États membres intéressés sont parties ou seront très bientôt parties, les accidents survenus récemment, et notamment le naufrage de l'*Erika* en 1999, ont permis de constater que ces mécanismes ne suffisaient pas à assurer une indemnisation appropriée des victimes.

Le règlement prévoit l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le Fonds COPE). Seuls les États membres ayant une façade maritime et des ports seront directement concernés par le fonds. L'Autriche et le Luxembourg ne seront concernés qu'indirectement par cette partie de la proposition.

Étant donné qu'il existe d'ores et déjà un système international d'indemnisation en cas de marées noires qui fonctionne relativement bien, le moyen le plus efficace de relever les plafonds d'indemnisation est de se fonder sur le système international et de le compléter, de manière à éviter les doubles emplois et les lourdeurs administratives. C'est pourquoi le Fonds COPE s'inspire largement des procédures et des évaluations menées dans le cadre du système international. Il est entendu que le fonctionnement efficace du système suppose un échange d'informations, au cas par cas ou sur une base plus permanente, entre le fonds européen proposé et le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Une marée noire peut causer des dommages considérables. Lors des accidents dans lesquels les plafonds d'indemnisation sont dépassés, le régime international existant ne permet pas d'indemniser entièrement les victimes. Une action communautaire dans ce domaine améliorera les possibilités d'indemnisation complète des victimes d'une marée noire survenue en Europe en instituant un fonds alimenté par toutes les entités recevant des hydrocarbures dans les États membres. Le montant maximal disponible pour l'indemnisation passera de 200 millions d'euros à l'heure actuelle à un milliard d'euros. En outre, les coûts des marées noires dans les eaux de l'Union européenne seront ainsi répartis entre tous les États membres côtiers.

La mesure proposée offre donc comme valeur ajoutée concrète un plafond d'indemnisation cinq fois plus élevé que le plafond existant, une meilleure garantie de la disponibilité des fonds nécessaires à l'indemnisation appropriée des victimes, et un partage des risques liés aux marées noires entre tous les États membres côtiers. Un autre avantage offert par cette mesure est que les moyens d'indemnisation supplémentaires peuvent servir à accélérer l'indemnisation des victimes de marées noires en Europe dans le cadre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en procédant au paiement d'avances à ces victimes dès que leurs demandes ont été évaluées et approuvées par le FIPOL.

La création d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures exige l'adoption d'une mesure réglementaire. Il est peu probable que les parties tenues d'alimenter le fonds, à savoir les entités européennes recevant des hydrocarbures, débloquent des montants

potentiellement très élevés si elles n'y sont pas contraintes par la loi. En outre, les exigences concernant l'alimentation du fonds et le versement de l'indemnisation ne pourront être mises en œuvre de manière uniforme et harmonisée que si elles sont identiques pour tous les États membres et toutes les entités concernés. La mise en œuvre uniforme des obligations suppose des règles harmonisées, d'où la nécessité de garantir une application uniforme de ces dispositions au moyen d'un règlement.

CONTENU DU RÈGLEMENT

Le règlement proposé complète le régime international à deux niveaux existant en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par des pétroliers, régime instauré par la Convention CLC et la Convention FIPOL, en instituant un fonds européen complémentaire, le Fonds COPE, afin d'indemniser les victimes des marées noires survenant dans les eaux européennes. Le Fonds COPE n'indemnisera que les victimes qui, bien que leur demande ait été jugée recevable, n'ont pas pu être pleinement indemnisées par le régime international en raison du niveau insuffisant des plafonds d'indemnisation.

L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposera donc sur les mêmes principes et règles que le système international actuel, mais sera soumise à un plafond jugé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE sera alimenté par les entités européennes qui reçoivent des hydrocarbures. Toute personne qui, dans un État membre, reçoit plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et/ou de fioul lourd par an devra verser au Fonds COPE une contribution proportionnelle aux quantités de pétrole reçues. Ce ne sera donc plus le contribuable, mais l'industrie pétrolière, et indirectement peut-être les consommateurs, qui supporteront les dépenses liées aux marées noires coûteuses dans les eaux européennes.

Le Fonds COPE ne sera activé que s'il s'est produit, dans les eaux de l'UE, un accident dépassant, ou risquant de dépasser, la limite maximale prévue par le FIPOL. En l'absence d'accident, aucune contribution ne devra être versée au Fonds COPE.

Le Fonds COPE sera représenté par la Commission. Toute décision importante concernant le fonctionnement du Fonds COPE sera prise par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE, qui sera un un comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE du Conseil.

Enfin, le règlement proposé comprend un article introduisant des sanctions financières en cas de négligence grave commise par tout protagoniste du secteur du transport d'hydrocarbures par mer.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES

Article premier

L'objet du règlement est d'assurer une indemnisation appropriée pour les dommages par pollution dans les eaux de l'Union européenne résultant d'événements dans lesquels sont impliqués des pétroliers. Le règlement est donc essentiellement consacré aux points que la Commission juge les plus préoccupants dans le régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, à savoir l'insuffisance des plafonds d'indemnisation. Il vise par ailleurs à instaurer l'imposition d'une sanction financière à toute personne convaincue d'avoir contribué à une pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave (voir article 10).

Article 2

Cet article définit le champ d'application géographique du règlement. Ce champ d'application couvre les dommages par pollution survenus dans une zone ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins de la côte. Il correspond à celui prévu dans le régime international, ce qui est essentiel étant donné le lien très étroit existant entre le règlement et ce régime.

Article 3

L'article 3 contient les définitions des principaux concepts du règlement qui, dans l'ensemble, reprennent les définitions essentielles de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et de la Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992.

Certaines de ces définitions peuvent être jugées inutiles, étant donné que le lien étroit entre la mesure proposée et le système international d'indemnisation est établi dans un autre article du règlement. Toutefois, dans un souci de clarté, les définitions internationales relatives aux responsabilités des principales parties concernées ont été reprises à l'article 3.

Article 4

L'article 4 institue le Fonds COPE et définit ses principales responsabilités.

Article 5

Cet article indique les conditions et les modalités d'indemnisation du Fonds COPE et constitue à ce titre l'un des articles les plus importants du règlement.

Les paragraphes 1 et 2 établissent le lien étroit existant entre le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Ce lien signifie en substance qu'il ne sera recouru au Fonds COPE que lorsque les victimes d'une marée noire dans les eaux européennes ont vu leurs demandes d'indemnisation approuvées au titre du FIPOL, mais n'ont pas pu être indemnisées complètement parce que la totalité des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.

Le paragraphe 3 garantit que toute décision d'indemnisation au titre du Fonds COPE est approuvée par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE. Si la Commission n'est pas en mesure d'approuver les demandes, il n'est pas versé d'indemnisation.

En principe, cependant, les requérants qui répondent aux critères des paragraphes 1 et 2 seront indemnisés au titre du Fonds COPE. La principale exception à cette règle est définie au paragraphe 4, lequel confère à la Commission un certain pouvoir discrétionnaire quant à la mesure dans laquelle les personnes les plus directement impliquées dans l'accident seront indemnisées pour les dépenses qu'elles ont engagées. Ce mécanisme vise à établir un lien entre les actes des personnes concernées et leur droit à l'indemnisation. Il est cependant jugé important de maintenir la possibilité d'indemniser les personnes les plus impliquées dans l'événement. Faute de cela, les propriétaires des navires, les propriétaires des cargaisons et les autres parties importantes, qui sont en principe bien placées pour intervenir immédiatement en cas d'incident, seraient dissuadées de contribuer à limiter les dommages.

Le paragraphe 5 fixe le plafond d'indemnisation du Fonds COPE à un milliard d'euros, y compris la part versée dans le cadre des conventions CLC et FIPOL. Ce plafond est réputé suffisant pour couvrir complètement tout accident prévisible faisant intervenir un pétrolier et correspond au niveau d'indemnisation maximal prévu actuellement par l'Oil Spill Liability Trust Fund aux États-Unis.

Le paragraphe 6 prévoit que, dans le cas - très improbable - où ce plafond d'un milliard d'euros serait dépassé, l'indemnisation serait répartie au prorata entre les requérants. Dans la pratique, cela signifie que chaque requérant ne recevrait qu'une proportion donnée de ses demandes fondées, cette proportion étant la même pour tous les requérants.

Article 6

L'article 6 traite de l'alimentation du Fonds COPE. Les contributions au Fonds COPE ne seront recueillies qu'à la suite d'un événement survenu dans les eaux européennes et dont la gravité est telle que les limites d'indemnisation maximales du FIPOL sont dépassées ou risquent de l'être.

Conformément aux pratiques employées pour le FIPOL, pratiques qui ont d'ailleurs fait leurs preuves, le règlement établit une symétrie entre les personnes astreintes à contribuer au FIPOL et celles astreintes à contribuer au Fonds COPE. Le système de contribution repose sur la quantité d'hydrocarbures reçue par chaque entité, de sorte que la contribution au Fonds COPE est proportionnée aux quantités d'hydrocarbures reçues. Les contributions sont versées directement à la Commission par les entités qui reçoivent des hydrocarbures.

Le délai fixé pour la collecte des contributions est relativement court, ce qui est justifié par la nécessité de disposer des fonds disponibles aussi rapidement que possible une fois que l'accident s'est produit et que les demandes d'indemnisation ont été évaluées dans le cadre du FIPOL.

Afin de garantir que le Fonds COPE ne récolte pas irrégulièrement des fonds, le paragraphe 9 prévoit que tout surplus éventuel de contributions perçues pour un événement particulier et qui n'a pas été employé à l'indemnisation pour des dommages en rapport avec cet événement ou à un but étroitement lié à cette indemnisation est restitué aux personnes qui ont versé les contributions en question.

Le paragraphe 10 prévoit que les États membres qui ne remplissent pas leurs obligations à l'égard du Fonds COPE sont astreints à indemniser le Fonds COPE pour toute perte qui en résulterait.

Article 7

L'article 7 établit le droit de subrogation par le Fonds COPE. Il prévoit pour le Fonds COPE la possibilité de recouvrer une partie au moins de ses dépenses en introduisant un recours contre les diverses parties impliquées dans les événements de pollution, dans la mesure où une telle action n'est pas interdite par les conventions internationales.

Article 8

L'article 8 prévoit que le Fonds COPE sera représenté par la Commission. À cet effet, il impose à la Commission un certain nombre de tâches spécifiques nécessaires au fonctionnement du Fonds.

Article 9

Pour gérer le Fonds COPE, la Commission sera assistée par le comité du Fonds COPE, ce qui signifie que les principales décisions relatives au fonctionnement du Fonds COPE seront prises par la Commission suivant des procédures de comitologie établies. Le comité du Fonds COPE est un comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE[17] du Conseil. Cet article prévoit que le Conseil doit statuer dans un délai d'un mois, compte tenu des décisions urgentes que le comité du Fonds COPE peut être amené à prendre.

Article 10

L'article 10 prévoit des sanctions financières à imposer à tout protagoniste du transport d'hydrocarbures en mer convaincu de négligence grave. Cette mesure est de nature pénale et est donc sans rapport avec l'indemnisation des victimes. Du fait qu'il couvre tout événement de pollution par les hydrocarbures en mer, cet article, contrairement aux autres dispositions du règlement, couvre la pollution causée par tous les navires, qu'ils soient ou non des pétroliers. La nature exacte des sanctions à infliger (sanctions pénales ou administratives, dommages-intérêts punitifs, etc.) n'est pas spécifiée, pour permettre aux États membres d'appliquer le type de sanctions le mieux adapté à leur système juridique.

Article 11

Sans commentaire.

17 Décision du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2000/0326 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission[18],

vu l'avis du Comité économique et social[19],

vu l'avis du Comité des régions[20],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[21],

considérant ce qui suit:

(1) Il convient de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollutions résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers dans les eaux européennes.

(2) Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en provenance de navires, tel qu'il a été établi par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et par la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992, offre certaines garanties importantes à cet égard.

(3) L'indemnisation maximale prévue par le régime international est jugée insuffisante pour couvrir intégralement les coûts des accidents de pétroliers prévisibles en Europe.

(4) Une première mesure pour améliorer la protection des victimes en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe consiste à accroître considérablement le montant maximal des indemnités disponibles pour faire face à de tels déversements. Cela peut se faire en complétant le régime international par l'institution d'un fonds européen chargé

---

18 JO C […] du […], p. […].
19 JO C […] du […], p. […].
20 JO C […] du […], p. […].
21 JO C […] du […], p. […].

d'indemniser les requérants qui n'ont pas pu être complètement indemnisés dans le cadre du régime d'indemnisation international parce que le montant total des demandes d'indemnisation jugées recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la Convention FIPOL.

(5) Un fonds européen d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures doit reposer sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL afin d'éviter toute incertitude pour les victimes qui demandent à être indemnisées et d'éviter toute inefficacité ou double emploi par rapport au travail effectué dans le cadre du FIPOL.

(6) Compte tenu du principe du pollueur payeur, les coûts des déversements d'hydrocarbures devraient être supportés par le secteur d'activité impliqué dans le transport d'hydrocarbures par mer.

(7) Des mesures harmonisées à l'échelon communautaire pour assurer une indemnisation supplémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe permettront de répartir les coûts de ces déversements entre tous les États membres côtiers.

(8) Un fonds d'indemnisation communautaire (Fonds COPE) reposant sur le régime international existant est le moyen le plus efficace pour atteindre ces objectifs.

(9) Le Fonds COPE aura la possibilité de demander le remboursement de ses dépenses aux parties impliquées dans les événements de pollutions par hydrocarbures, dans la mesure où le droit international l'y autorise.

(10) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[22], il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision.

(11) Étant donné qu'une indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures ne constitue pas nécessairement une mesure suffisamment dissuasive pour contraindre les exploitants du secteur du transport maritime d'hydrocarbures à agir avec diligence, il faut prévoir une disposition distincte pour imposer des sanctions financières à toute personne ayant contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, intentionnels ou imputables à une négligence grave.

(12) Compte tenu du principe de subsidiarité, un règlement du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument juridique le plus approprié, étant donné qu'il est contraignant dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres, ce qui réduit au maximum le risque d'une divergence d'application de cet instrument entre les États membres.

(13) Il convient d'entreprendre une révision du régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures parallèlement aux mesures prévues dans le présent règlement, afin de lier plus étroitement les responsabilités et les actes des protagonistes du secteur du transport

---

[22] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

d'hydrocarbures par mer et leur exposition à la responsabilité. Plus précisément, la responsabilité du propriétaire de navire devrait être illimitée s'il était établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; le régime de responsabilité ne devrait pas protéger explicitement certains autres acteurs essentiels du transport d'hydrocarbures par mer; enfin, il convient de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objectif

L'objet du présent règlement est d'assurer une indemnisation équitable pour les dommages par pollution dans les eaux de l'Union européenne résultant du transport d'hydrocarbures par mer, en complétant à l'échelon communautaire le régime international de responsabilité et d'indemnisation existant, et d'instaurer l'imposition de sanctions financières à toute personne convaincue d'avoir contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave.

Article 2
Champ d'application

Le présent règlement s'applique:

1. aux dommages par pollution survenus:

   (a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État membre, et

   (b) dans la zone économique exclusive d'un État membre établie conformément au droit international ou, si un État membre n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

2. aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. "Convention CLC": la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans sa version de 1992;
2. "Convention FIPOL": la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par son protocole de 1992;

3. "hydrocarbures": les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fioul, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire;

4. "hydrocarbures donnant lieu à contribution": le pétrole brut et le fioul, tels qu'ils sont définis aux points a) et b) ci-dessous:

   a) "pétrole brut": tout mélange liquide d'hydrocarbures provenant du sol, soit à l'état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de «bruts étêtés») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts «fluxés» ou «reconstitués»);

   b) "fioul": les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à la spécification applicable au fioul numéro quatre (désignation D 396-69) de l'«American Society for Testing and Materials» ou plus lourds que ce fioul;

5. "tonne": s'appliquant aux hydrocarbures, tonne métrique;

6. "installation terminale": tout emplacement de stockage d'hydrocarbures en vrac permettant la réception d'hydrocarbures transportés par voie d'eau, y compris toute installation située au large et reliée à cet emplacement;

7. "événement": tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits;

8. "personne": toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;

9. "FIPOL": le fonds institué par la Convention FIPOL.

Article 4

Institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes

Un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes, ci-après dénommé «Fonds COPE», est créé aux fins suivantes:

a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention CLC et de la Convention FIPOL est insuffisante;

b) faire réaliser les tâches connexes exposées dans le présent règlement.

Article 5
Indemnisation

1. Le Fonds COPE indemnise toute personne ayant droit à une indemnité pour des dommages dus à la pollution en vertu de la Convention FIPOL, mais qui n'a pas pu être indemnisée complètement et de manière équitable dans le cadre de cette convention, parce que la totalité des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la Convention FIPOL.

2. Les droits d'une personne à être indemnisée dans le cadre de la Convention FIPOL sont déterminés conformément aux dispositions de la Convention FIPOL et selon la procédure prévue par celle-ci.

3. Le Fonds COPE ne verse aucune indemnité avant que les résultats de l'évaluation des droits visée au paragraphe 2 n'aient été approuvés par la Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2, la Commission peut décider de ne pas verser d'indemnité au propriétaire, au gérant ou à l'exploitant d'un navire impliqué dans un événement ou à leurs représentants. De la même manière, la Commission peut décider de ne pas indemniser une personne liée par une relation contractuelle avec le transporteur concernant le transport au cours duquel un événement s'est produit, ou toute autre personne impliquée directement ou indirectement dans ce transport. La Commission, statuant conformément à l'article 9, paragraphe 2, détermine quels sont les requérants qui appartiennent à ces catégories, le cas échéant, et prend ses décisions en conséquence.

5. Le montant global des indemnités payables par le Fonds COPE est limité à l'égard de tout événement, de sorte que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement payées en vertu de la Convention CLC et de la Convention FIPOL pour des dommages par pollution qui entrent dans le champ d'application du présent règlement ne dépasse pas la somme d'un milliard d'euros.

6. Lorsque le montant des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant global des indemnités payables en vertu du paragraphe 5, le montant disponible est réparti de telle manière que la proportion entre chaque demande d'indemnisation recevable et le montant des indemnités effectivement perçues par les requérants en vertu du présent règlement soit identique pour tous les requérants.

Article 6
Contributions des entités qui reçoivent des hydrocarbures

1. Toute personne qui reçoit des quantités totales annuelles de plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situés sur le territoire d'un État membre, et qui est astreinte à contribuer au FIPOL, est aussi astreinte à contribuer au Fonds COPE.

2. Les contributions ne sont collectées qu'à la suite d'un événement entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour lequel les limites d'indemnisation maximales du FIPOL sont dépassées ou risquent d'être dépassées. Le montant total des contributions à percevoir pour chaque événement de ce type est fixé par la

Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. Sur la base de cette décision, la Commission calcule pour chaque personne visée au paragraphe 1 le montant de sa contribution, sur la base d'une somme fixe pour chaque tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par cette personne.

3. Les sommes visées au paragraphe 2 sont calculées en divisant le montant total des contributions demandées par le volume total des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçu dans tous les États membres au cours de l'année concernée.

4. Les États membres veillent à ce que toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur son territoire dans des quantités telles qu'elle est astreinte à contribuer au Fonds COPE figure sur une liste à établir et à tenir à jour par la Commission conformément aux dispositions suivantes du présent article.

5. Chaque État membre communique à la Commission le nom et l'adresse de toute personne astreinte, pour ce qui le concerne, à contribuer au Fonds COPE en application du présent article, ainsi que les informations relatives aux quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par chacune de ces personnes au cours de l'année civile précédente.

6. Afin de vérifier, à tout moment, qui sont les personnes astreintes à contribuer au Fonds COPE et d'établir le cas échéant les quantités d'hydrocarbures à prendre en compte pour chacune de ces personnes lorsqu'il faut déterminer le montant de leur contribution, la liste constitue une preuve suffisante à première vue des faits qui y sont indiqués.

7. Les contributions sont versées à la Commission et la collecte est complètement achevée au plus tard un an après que la Commission a pris la décision de percevoir les contributions.

8. Les contributions visées dans le présent article sont employées exclusivement aux fins de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution conformément à l'article 5.

9. Tout surplus éventuel de contributions perçues pour un événement particulier et qui n'a pas été affecté à l'indemnisation pour des dommages en rapport avec cet événement ou à un but étroitement lié à cette indemnisation est restitué à la personne qui a versé la contribution, au plus tard six mois après la fin de la procédure d'indemnisation relative à cet événement.

10. Si un État membre ne remplit pas ses obligations relatives au Fonds COPE et qu'il en résulte une perte financière pour celui-ci, cet État membre est astreint à indemniser le Fonds COPE pour cette perte.

Article 7
Subrogation

À l'égard de toute indemnité qu'il paie conformément à l'article 5, le Fonds COPE est subrogé dans les droits de la personne ainsi indemnisée dont celle-ci peut bénéficier en vertu de la Convention CLC ou de la Convention FIPOL.

Article 8
Représentation et gestion du Fonds COPE

1. La Commission est le représentant du Fonds COPE. À ce titre, elle accomplit les tâches exposées dans le présent règlement ou nécessaires par ailleurs au bon fonctionnement du Fonds COPE.

2. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, prend les décisions suivantes relatives au fonctionnement du Fonds COPE:

   a. elle fixe les contributions à prélever conformément à l'article 6;

   b. elle approuve le règlement des demandes d'indemnisation conformément à l'article 5, paragraphe 3 et se prononce sur la répartition entre les requérants du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 5, paragraphe 6;

   c. elle prend les décisions relatives au paiement des indemnités aux requérants visés à l'article 5, paragraphe 4;

   d. elle fixe les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible.

Article 9
Comité

1. La Commission est assistée par un comité du Fonds COPE composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de gestion prévue à l'article 4 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

   La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 10
Sanctions

1. Les États membres arrêtent un système de sanctions financières à imposer à toute personne convaincue par un tribunal d'avoir contribué, par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave, à un événement ayant causé ou menaçant de causer une pollution par hydrocarbures dans une zone visée à l'article 2, paragraphe 1.

2. Les sanctions infligées conformément au paragraphe 1 sont sans incidence sur la responsabilité civile des parties concernées visées dans le présent règlement ou ailleurs, et sont indépendantes des dommages causés par l'événement. Leur montant

est fixé à un niveau suffisamment élevé pour dissuader les personnes concernées de commettre une infraction ou de persister dans une infraction.

3. Les sanctions visées au paragraphe 1 ne sont pas assurables.

4. Le défendeur dispose d'un droit de recours contre les sanctions visées au paragraphe 1.

Article 11
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Il est applicable le [12 mois après la date de son entrée en vigueur].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La Présidente	*Le Président*

FICHE FINANCIÈRE

1. INTITULÉ DE L'ACTION

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et l'adoption de mesures connexes.

2. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) CONCERNÉE(S)

B2-702: Actions de préparation, d'évaluation et de promotion de la sécurité des transports.

3. BASE JURIDIQUE

Sécurité des transports maritimes et protection de l'environnement: article 80, paragraphe 2, et article 175, paragraphe 1, du traité.

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général de l'action

Assurer une indemnisation équitable des victimes de dommages par pollution provoqués par les pétroliers dans les eaux européennes et instaurer un système de sanctions financières dissuasives à l'encontre des personnes impliquées dans la fourniture et l'utilisation de navires inférieurs aux normes.

4.2 Période couverte par l'action et modalités prévues pour son renouvellement

Indéterminée

5. CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 DNO

5.2 CD

5.3 Type de recettes visées: recettes préaffectées (contributions au Fonds COPE)

6. TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

Dépenses opérationnelles et administratives pour le suivi et le contrôle de l'application du règlement.

La plus grande partie des dépenses opérationnelles (versement d'indemnités aux victimes de déversements d'hydrocarbures en Europe) et des recettes (contributions versées par les entités recevant des hydrocarbures) du Fonds COPE passeront par le

budget en tant que recettes préaffectées. Le fonctionnement du Fonds COPE est conçu de telle manière que les recettes soient égales aux dépenses.

En outre, les réunions avec des experts du secteur concerné et la réalisation d'une étude sur l'incidence, la mise en œuvre et la conception d'un régime européen potentiel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent entraîner certaines dépenses.

7. INCIDENCE FINANCIÈRE

7.1 Mode de calcul du coût total de l'action (lien entre les coûts individuels et le coût total)

Les coûts individuels consistent en un montant annuel de 5 000 euros pour l'organisation, une fois par an en moyenne, d'une réunion d'une journée à laquelle participeront des experts du secteur concerné. Les services de la Commission ont par ailleurs l'intention de conclure un contrat pour la réalisation d'une étude sur l'incidence d'un régime européen potentiel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le coût d'une telle étude est estimé à 100 000 euros.

7.2 Dépenses opérationnelles d'études, d'experts, etc., incluses en partie B du budget

CE en Mio EUR (prix courants)

	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et exer. suiv.	Total
– Études		0,1					0,1
– Réunions d'experts[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Information et publications							
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

[23] Coûts respectant les critères visés dans la communication de la Commission du 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Échéancier crédits d'engagement / crédits de paiement

Mio EUR

	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et exer. suiv.	Total
Crédits d'engagement		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Crédits de paiement							
Année n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 et exer. suiv.		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005 0,005
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDE PRÉVUES

Contrôle du respect des procédures pour l'invitation des experts des États membres aux réunions du comité du Fonds COPE.

9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques quantifiables, population visée

Institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (Fonds COPE) visant à assurer une indemnisation équitable des victimes de dommages par pollution provoqués par les pétroliers dans les eaux européennes.

Mise en place d'un système de sanctions financières à imposer à toute personne convaincue par un tribunal d'avoir contribué, par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave, à un événement ayant causé ou menaçant de causer une pollution par hydrocarbures dans les eaux européennes.

Aucune contribution financière de la Communauté n'est prévue dans la présente proposition.

Le Fonds COPE sera financé par les entités qui reçoivent des hydrocarbures en Europe. Les bénéficiaires de ce Fonds sont les victimes de dommages résultant d'un déversement d'hydrocarbures en Europe qui n'ont pu être totalement indemnisées par le régime international de responsabilité et d'indemnisation, en raison des plafonds d'indemnisation trop bas. Toutes les contributions qui ont été collectées mais n'ont pas été utilisées à cette fin sont restituées aux entités qui reçoivent des hydrocarbures.

9.2 Justification de l'action

L'avantage de l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures est de multiplier par cinq le montant disponible pour l'indemnisation par rapport à la situation existante, avec une solide garantie que des moyens d'indemnisation équitable seront effectivement disponibles, et le partage des risques liés aux déversements d'hydrocarbures entre tous les États membres côtiers.

L'intérêt de partir des procédures et des pratiques du régime d'indemnisation international existant est d'éviter la mise en place d'une organisation parallèle qui reproduirait le travail déjà effectué par les organismes internationaux.

Les effets dérivés et multiplicateurs attendus sont la possibilité que le cadre communautaire puisse être reconnu dans le monde entier et donner une impulsion à l'action au niveau international en vue d'élever les niveaux d'indemnisation dans le cadre du régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui a été établi par l'Organisation maritime internationale.

Le principal facteur d'incertitude est la fréquence des accidents qui donnent lieu à une indemnisation par le Fonds COPE (c'est-à-dire les accidents provoquant des dommages dans les eaux de l'Union européenne et pour lesquels le coût de la totalité des demandes dépasse le montant maximal d'indemnisation prévu par le système international, soit 200 millions d'euros). Il est improbable que de tels accidents surviennent fréquemment, étant donné que depuis 22 ans que le FIPOL est en activité, le dépassement de son plafond d'indemnisation n'a risqué de se produire que pour un petit nombre d'accidents. En outre, ce plafond a été plus que doublé en 1996 lorsque les protocoles de 1992 à la Convention CLC et à la Convention FIPOL sont entrés en vigueur. De plus, des mesures ont été prises récemment pour augmenter les indemnités maximales offertes par le régime international de 50 % supplémentaires, portant ainsi le plafond de 200 à 300 millions d'euros. À la lumière de l'expérience, un seul événement impliquant un pétrolier, celui de l'*Erika* en décembre 1999, aurait déclenché jusqu'ici l'intervention du Fonds COPE s'il avait été mis en place. Cependant, le type et la quantité d'hydrocarbures rejetés par l'*Erika* n'étaient pas exceptionnels et la répétition d'un accident analogue est totalement concevable.

9.3 Suivi et évaluation de l'action

Les principaux indicateurs d'impact en ce qui concerne le Fonds COPE sont la fréquence à laquelle il est activé et la mesure dans laquelle il peut assurer une indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures. Les rapports fournis par les États membres seront examinés afin de mesurer leur succès dans l'emploi des sanctions financières à l'encontre de toute personne impliquée dans le transport d'hydrocarbures par mer en cas de négligence grave.

La fréquence à laquelle il faut procéder à une évaluation dépend des activités du Fonds COPE. Ce n'est qu'après le règlement d'un accident déclenchant l'action du Fonds COPE qu'une évaluation sera nécessaire.

En ce qui concerne les sanctions infligées aux personnes impliquées dans des accidents dans les eaux européennes, en revanche, des évaluations plus fréquentes s'imposent. Elles se feront sous la forme de rapports réguliers sur la mise en œuvre de l'article 10 du règlement, établis par les États membres.

10. DÉPENSES ADMINISTRATIVES (PARTIE A DE LA SECTION III DU BUDGET GÉNÉRAL)

10.1 Incidence sur le nombre d'emplois

L'incidence de la présente proposition sur la partie A du budget est limitée d'un point de vue général. Cependant, lorsqu'un déversement d'hydrocarbures déclenchant l'intervention du Fonds COPE se sera produit, même le personnel de la Commission sera largement concerné par l'exécution des différentes tâches qu'impliquent la représentation du Fonds, la préparation des réunions du comité du Fonds COPE, l'établissement des faits, la coordination avec le FIPOL, etc. Étant donné que ces pics d'activité devraient être relativement rares, l'incidence globale de la proposition sur le nombre d'emplois reste toutefois limitée.

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action		dont		Durée
		emplois permanents	Emplois temporaires	par utilisation des ressources existantes au sein de la DG ou du service concerné	par recours à des ressources supplémentaires	
Fonctionnaires ou agents temporaires	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indéterminée - -
Autres ressources		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Indéterminée

10.2 Incidence financière globale des ressources humaines supplémentaires

108 000 euros par an

10.3 Augmentation d'autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action, notamment frais induits des réunions de comités et groupes d'experts

EUR

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants	Mode de calcul
A 7031 (comités obligatoires)	9 750 €	Le comité de gestion et de réglementation établi aux fins du présent règlement (comité du Fonds COPE) devrait se réunir en moyenne une fois par an pendant une journée afin de débattre de questions particulières relatives à la mise en œuvre des dispositions du règlement. Le remboursement des frais de déplacement des experts gouvernementaux devant participer à cette réunion est estimé à une moyenne de 65 euros/expert (à multiplier par 15).
Total	9 750 €	

Les dépenses précitées sous la ligne budgétaire A7 seront couvertes par des crédits relevant de l'enveloppe globale de la DG TREN.

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et l'adoption de mesures connexes

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE DU DOCUMENT

COM(….)……final du

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

Le traité prévoit l'établissement d'une politique commune des transports et, parmi les mesures envisagées pour la mise en œuvre d'une telle politique, figurent des mesures visant à améliorer la sécurité et la protection de l'environnement dans le cadre du transport maritime. L'indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures en mer et l'introduction de sanctions financières en cas de négligence grave dans le transport d'hydrocarbures par mer font partie intégrante de ces mesures.

Bien qu'il existe des conventions internationales réglementant les responsabilités et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures, auxquelles tous les États membres concernés sont parties ou vont l'être dans un proche avenir, des accidents survenus récemment, et surtout le naufrage de l'*Erika* en 1999, ont mis en évidence l'insuffisance des mécanismes de ces conventions pour assurer une indemnisation équitable des victimes.

Le règlement implique la création d'un Fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le Fonds COPE). Étant donné qu'il existe déjà un système international qui fonctionne relativement bien pour indemniser les victimes de déversements d'hydrocarbures, la solution la plus efficace pour élever les plafonds d'indemnisation consiste à partir du système international et à le compléter, ce qui permet d'éviter les doubles emplois et une charge administrative excessive. Le Fonds COPE repose donc largement sur les procédures et les évaluations pratiquées dans le cadre du système international.

Un déversement d'hydrocarbures peut causer d'énormes dommages. Lorsque, pour un accident donné, les plafonds d'indemnisation internationaux sont dépassés, les victimes ne sont pas indemnisées intégralement par le système international existant. Une action communautaire dans ce domaine, consistant à créer un fonds auxquels contribueront les entités qui reçoivent des hydrocarbures dans tous les États membres concernés, améliorera considérablement les possibilités d'indemniser totalement les victimes d'un déversement d'hydrocarbures en Europe. Le montant maximal disponible des indemnités passera donc de

200 millions d'euros actuellement à un milliard d'euros. En outre, les coûts des déversements d'hydrocarbures dans les eaux de l'Union européenne seraient répartis entre tous les États côtiers de l'Union européenne. La valeur ajoutée concrète de la mesure proposée est donc de multiplier par cinq le montant disponible pour l'indemnisation par rapport à la situation actuelle, avec une garantie beaucoup plus solide que des moyens d'indemnisation équitable seront effectivement disponibles, et le partage des risques liés aux déversements d'hydrocarbures entre tous les États membres côtiers. Un autre avantage, moins direct, est le fait que la garantie de moyens d'indemnisation supplémentaires va vraisemblablement hâter l'indemnisation des victimes par le FIPOL en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe, même dans le cas de déversements pour lesquels le plafond des indemnités offertes par ce Fonds n'est pas atteint.

La création d'un fonds d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures passe par une réglementation. Il est peu probable que les parties astreintes à contribuer au fonds, à savoir les entités qui reçoivent des hydrocarbures en Europe, y versent des sommes potentiellement élevées si elles n'y sont pas contraintes juridiquement. Par ailleurs, les exigences relatives à la contribution au fonds et au paiement d'indemnités par celui-ci ne peuvent être appliquées d'une manière unifiée et harmonisée que si elles sont identiques pour tous les États membres et pour toutes les entités concernées. L'existence de règles harmonisées est donc indispensable pour assurer la mise en œuvre uniforme des obligations prévues. L'application uniforme de ces dispositions passe nécessairement par l'adoption d'un règlement.

Enfin, la proposition comprend un article prévoyant que les États membres imposent des sanctions financières à toute personne impliquée dans le transport d'hydrocarbures par mer et convaincue de négligence grave dans son comportement. Par nature, une telle mesure doit être réglementée et un instrument communautaire est le meilleur moyen d'assurer l'application harmonisée de ces sanctions dans l'ensemble de la Communauté.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

   – Quels secteurs d'entreprises?

   – Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?

   – Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées?

Le secteur d'activité le plus touché par la présente proposition est celui des entreprises établies dans la Communauté et qui reçoivent annuellement plus de 150 000 tonnes de fioul lourd et/ou de pétrole brut par mer. Ces entités verseront leurs contributions au Fonds COPE selon des procédures qui existent déjà à l'échelon international.

Ainsi, étant donné la nature des contributions au Fonds COPE, les effets de la proposition sont concentrés sur les gros importateurs et négociants en produits pétroliers, tandis que les petites et moyennes entreprises ne seraient concernées que si elles dépassaient le seuil fixé. De manière analogue, seules les entreprises établies dans les États membres équipés de ports et de terminaux pétroliers seraient directement concernées.

L'autre objectif de la proposition, à savoir l'instauration de sanctions financières communautaires à l'encontre de toute personne impliquée dans le transport d'hydrocarbures

par mer en cas de négligence grave, concerne un ensemble plus vaste d'acteurs du secteur maritime. Les propriétaires de navires, les propriétaires de cargaisons, les affréteurs, les sociétés de classification, les gérants et les exploitants peuvent tous faire l'objet de ces sanctions financières, mais uniquement si un tribunal les a convaincus de négligence grave.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

La proposition n'aura pas d'incidence sur les entreprises sauf si une catastrophe pétrolière majeure survient dans les eaux européennes, ou si des entreprises sont convaincues de négligence grave par un tribunal.

Si un déversement d'hydrocarbures de grande ampleur survient, les entités qui reçoivent des hydrocarbures devront verser leurs contributions au Fonds COPE. Le niveau des contributions sera fixé par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE, et le Fonds COPE facturera directement ces contributions aux entités qui reçoivent des hydrocarbures, sur la base des informations fournies par les États membres concernant les hydrocarbures donnant lieu à contribution.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir:

– sur l'emploi?

– sur les investissements et la création de nouvelles entreprises?

– sur la compétitivité des entreprises?

Étant donné que les contributions au Fonds COPE sont calculées d'après les quantités de fioul lourd et/ou de pétrole brut reçues annuellement, le montant des contributions exigées variera considérablement d'un État membre à l'autre et d'une entreprise à l'autre. Les entités qui reçoivent le plus d'hydrocarbures verseront les contributions les plus élevées tandis que les plus petites entreprises paieront moins, en fonction de la part des quantités totales d'hydrocarbures reçues dans l'État membre concerné qui leur est destinée.

Le scénario le plus défavorable serait la survenance d'un déversement d'hydrocarbures dans les eaux européennes qui provoquerait des dommages dont le coût atteindrait ou dépasserait le milliard d'euros. Si un tel accident se produisait avant que le plafond actuel du FIPOL ne soit porté de 200 à 300 millions d'euros, la part à supporter par le Fonds COPE se monterait à 800 millions d'euros.

L'incidence économique d'un accident de ce type sur les entités qui reçoivent des hydrocarbures peut être décrite de la manière suivante. Le montant total demandé par le Fonds COPE (800 millions d'euros) devra être partagé entre les importateurs de 623 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (voir le tableau ci-dessus). Cela impliquerait un coût supplémentaire de 1,28 euro par tonne d'hydrocarbures reçue (ce qui correspond à 0,18 euro par baril). En ce qui concerne les prix pétroliers, on observerait une augmentation temporaire de 0,5 % par rapport aux prix actuels (en prenant l'hypothèse d'un baril à 35 euros). Il est peu probable que cette augmentation soit répercutée jusqu'au niveau du prix des combustibles, compte tenu de tous les facteurs qui déterminent ces prix.

Cela étant dit, les conséquences financières sur les entités qui reçoivent des hydrocarbures, considérées individuellement, risquent d'être plus sensibles. On ne dispose pas de données sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différentes entreprises. Toutefois, les chiffres

généraux sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les États membres de l'UE et de l'EEE donnent une indication du pourcentage des contributions totales au Fonds COPE qui devraient être versées par les entreprises établies dans ces pays. Les chiffres suivants, concernant 1999, reposent sur les informations les plus récentes sur les fournitures d'hydrocarbures ayant servi à calculer les contributions au FIPOL.

État membre (EEE inclus)	**Tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution**	**% du total**
Italie	138 millions	22,15 %
Pays-Bas	101 millions	16,21 %
France	95 millions	15,25 %
Royaume-Uni	74 millions	11,88 %
Espagne	61 millions	9,79 %
Allemagne	37 millions	5,94 %
Norvège	34 millions	5,46 %
Suède	20 millions	3,21 %
Grèce	18 millions	2,89 %
Portugal	17 millions	2,73 %
Finlande	11 millions	1,77 %
Belgique	7 millions	1,12 %
Danemark	5 millions	0,80 %
Irlande	5 millions	0,80 %
Islande	0	0,00 %
Total	623 millions	100 %

La probabilité d'un accident correspondant au scénario le plus grave exposé ci-dessus n'est cependant pas élevée, si on se réfère aux coûts des déversements d'hydrocarbures survenus jusqu'ici. Sur les quelque 100 déversements d'hydrocarbures qu'a eus à traiter le FIPOL au cours de ses 25 ans de fonctionnement, le plafond d'indemnisation actuel de 200 millions d'euros n'est apparu sensiblement insuffisant que pour un seul accident, celui de l'*Erika*; même dans ce cas, les coûts totaux seront probablement inférieurs à 400 millions d'euros. Le règlement prévoit en outre la possibilité, pour le Fonds COPE et les contributeurs, de récupérer au moins une partie des indemnités payées.

Le Fonds COPE n'aura pas d'incidence financière sur les entités qui reçoivent des hydrocarbures tant qu'il ne se produit pas, dans les eaux européennes, de déversement d'hydrocarbures pour lequel le plafond d'indemnisation du système international serait dépassé. Étant donné la probabilité limitée que survienne un accident déclenchant l'intervention du Fonds COPE, combinée aux conséquences potentiellement très coûteuses d'un tel accident, il est concevable que les entités qui reçoivent des hydrocarbures en Europe décident de répartir leurs risques en contractant une assurance. Dans ce cas, la proposition aurait aussi certains effets sur le secteur de l'assurance en Europe.

Les effets décrits ci-dessus mis à part, il est peu probable que la proposition ait des conséquences sensibles sur l'emploi ou l'investissement, étant donné qu'elle repose sur des structures et des procédures qui existent déjà dans le cadre du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

Étant donné que les contributions au Fonds COPE dépendent, comme expliqué ci-dessus, des quantités d'hydrocarbures reçues, la charge financière sera automatiquement plus élevée pour les entités qui reçoivent de grandes quantités d'hydrocarbures que pour celles qui en reçoivent moins. Les entreprises qui reçoivent annuellement moins de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution ne paieront pas de contribution du tout.

CONSULTATION

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.

- Conseil des chargeurs européens (ESC)
- Fédération des opérateurs de ports privés en Europe (FEPORT)
- Organisation européenne des ports maritimes communautaires (ESPO)
- Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- Comité européen des assurances (CEA)
- Association internationale des sociétés de classification (IACS)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs (Groupe international des clubs de protection et d'indemnisation)
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)
- Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- International Underwriters Association (IUA)
- Union internationale d'assurances transports (IUMI)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (Fédération internationale des armateurs de pétroliers contre la pollution) (ITOPF)

L'industrie et les organisations professionnelles ont été consultées sur les principaux objectifs et principes de la proposition. En général, tout en reconnaissant la nécessité de prendre des mesures pour améliorer l'indemnisation des victimes de déversements d'hydrocarbures, elles

s'interrogent sur le besoin d'adopter une mesure à l'échelon régional dans ce domaine. La plupart de ces organisations soutiennent toutefois l'approche consistant à partir du système international existant au lieu d'élaborer un système totalement neuf, ce qui impliquerait la dénonciation par l'Europe des conventions CLC et FIPOL.

En particulier, les propriétaires de navires (ICS, Intertanko et ECSA), les clubs P&I et les compagnies pétrolières (OCIMF) préfèrent nettement que le débat sur l'amélioration du régime de responsabilité et d'indemnisation des victimes de déversements d'hydrocarbures se déroule dans le cadre de l'OMI. Ils font état des bons résultats obtenus par le régime existant et de l'équilibre qu'il assure entre les propriétaires de navires et les propriétaires de cargaisons et, forts de ces constatations, contestent la nécessité d'adopter des mesures communautaires dans ce domaine.

Le Conseil des chargeurs européens partage l'analyse faite par la Commission des lacunes du système international mais estime que la création d'un fonds de troisième niveau n'est pas la bonne solution aux problèmes décelés. La European Transport Workers' Federation soutient le point de vue de la Commission.

Plus spécifiquement, à propos de la création du Fonds COPE, il semble y avoir un accord sur le fait qu'il s'agit d'une des rares mesures qui puissent être prises à l'échelon de l'Union européenne tout en exploitant et en préservant le système international de responsabilité et d'indemnisation existant.

L'OCIMF et l'ESC sont toutefois opposées à l'idée d'imposer la totalité du fardeau du fonds de garantie aux seules entités qui reçoivent des hydrocarbures, qui ne sont pas responsables des accidents selon ces organisations.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

La politique de l'Union européenne en matière de sécurité maritime et de prévention des pollutions marines consiste en un arsenal de mesures législatives qui couvrent les aspects essentiels des conventions internationales de l'OMI en vigueur. Son objectif principal est une application efficace et harmonisée des règles internationales de sécurité au sein de l'Union européenne. Cette politique embrasse un grand nombre de domaines variés : sociétés de classification, contrôle par l'État du port, bateaux de passagers, équipements maritimes, et installations portuaires. L'établissement d'une politique de sécurité maritime et de prévention des pollutions marines au niveau de l'Union européenne s'accompagne du transfert au niveau de la Communauté de certaines compétences des États membres dans ces matières.

Pour être efficace, ce dispositif législatif doit être appliqué convenablement et uniformément à travers toute la Communauté. C'est en effet la mise en œuvre stricte dès règles existantes qui permettra d'améliorer la sécurité en mer et de renforcer le la prévention des pollutions dans les eaux communautaires, et il faut que cette mise en œuvre soit harmonisée pour assurer des conditions de jeu égales et réduire les distorsions de concurrence qui résultent des avantages économiques offerts par l'utilisation de navires non conformes, et récompenser ainsi les acteurs maritimes sérieux.

Dans la Communauté, la tâche d'assurer une mise en œuvre convenable et convergente de la législation existante est rendue plus ardue par le fait que contrairement à certains pays, tels que les États-Unis, qui disposent d'une unicité de structure et donc d'une grande facilité pour imposer des procédures uniformes et en vérifier le respect, l'Union européenne doit compter avec la diversité des traditions administratives de ses États membres. Les structures administratives des États membres intervenant dans le domaine de la sécurité maritime sont en effet très différentes: tantôt civiles, tantôt militaires, elles assument en outre des tâches très variées depuis l'inspection des navires en tant qu'État du port ou État du pavillon, jusque dans certains cas la police des pêches, la douane, la lutte contre le trafic de drogue ou le contrôle de l'immigration.

C'est pour toutes ces raisons que la Commission a commencé à réfléchir aux différentes possibilités d'améliorer le système actuel. Dans sa communication du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime du transport pétrolier[24], la Commission a déjà abordé ce problème et a évoqué la possibilité de créer une Agence européenne de la sécurité maritime. Il serait peu réaliste, ou tout au moins très prématuré, d'envisager la mise en place d'une structure opérationnelle européenne intégrée, une garde-côte européenne, dont l'action se substituerait à celle des administrations maritimes nationales. L'Agence devrait au contraire appuyer l'action des États membres et de la Commission dans la mise en œuvre de la législation communautaire en surveillant son application et en évaluant l'efficacité des mesures en vigueur. Il reviendrait aux États membres, et surtout à la Commission dans sa mission d'exécution ou de «gardienne» de la législation communautaire, d'y donner la suite appropriée.

---

[24] COM(2000) 142 final du 21.3.2000

La Commission a rappelé ce principe dans le rapport qu'elle a établi pour le Conseil européen de Biarritz sur la stratégie de la Communauté en matière de sécurité maritime[25]. Dans ce document, il est indiqué que, afin de l'aider à assurer le suivi et la vérification de l'application efficace et harmonieuse dès règles en vigueur au sein de l'Union européenne, la Commission envisage la création d'une structure spécifique qui pourrait prendre la forme d'une Agence européenne de la sécurité maritime.

Par le présent règlement, la Commission propose que soit instituée une Agence européenne pour la sécurité maritime. Le texte proposé est l'aboutissement d'une longue période d'analyses et de consultations qui a permis à la Commission de mieux préciser quel pourrait être le rôle de l'Agence. Outre l'objectif premier, qui consiste à assurer la bonne mise en œuvre de la législation existante, la Commission estime que l'Agence devrait jouer un rôle important en organisant des actions de formation appropriées sur des questions relatives à l'État du pavillon et à l'État du port. En effet, l'harmonisation de la formation des inspecteurs dans les États membres contribuera à assurer l'uniformité du système de sécurité maritime dans l'Union européenne.

En outre, la Commission estime que l'Agence peut assister ses services dans l'exécution des nombreuses et laborieuses tâches techniques qui lui sont imposées par la législation en vigueur. De cette façon, les services de la Commission pourraient se concentrer sur les questions politiques. Enfin, un autre domaine d'activité essentiel de l'Agence consistera en la collecte, l'enregistrement et l'évaluation des données statistiques dans le domaine de la sécurité maritime et des pollutions marines accidentelles ou volontaires, l'exploitation systématique des bases de données existantes et, le cas échéant, la mise en place de bases de données supplémentaires. Les données qui seront fournies par l'Agence permettront à la Commission et aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité maritime et pour évaluer l'efficacité des mesures en vigueur.

On s'attend à ce que l'Agence établisse des rapports de coopération solides avec et entre les États membres sur des questions d'intérêt général, qu'elle tire pleinement avantage de ce que l'Union compte de mieux en matière de compétence scientifique, et qu'elle accélère la capacité de réaction et de décision de la Communauté. La structure de l'Agence qui fait l'objet de la présente proposition respecte les prérogatives des institutions de la Communauté qui ont le pouvoir législatif : l'Agence n'interférera pas dans ce domaine. Les prérogatives de la Commission concernant l'exécution du budget et le droit d'initiative seront également respectées. Outre le travail déjà réalisé pour démontrer la nécessité de créer l'Agence et pour engager une décision correspondante, la Commission mènera, parallèlement au débat interinstitutionnel sur cette question, des travaux complémentaires relatifs à l'analyse des coûts et des avantages d'une telle mesure.

---

25 COM(2000) 603 final du 27.9.2000

2. L'AGENCE EUROPEENNE POUR LA SECURITE MARITIME AU NIVEAU DE LA COMMUNAUTE

2.1. L'objectif

Le règlement a pour objectif d'instituer une Agence européenne pour la sécurité maritime, en vue d'assurer un niveau de sécurité maritime et de prévention de la pollution élevé, uniforme, et effectif dans la Communauté. La poursuite de ces objectifs exige qu'une Agence spécialisée soit créée : la Communauté maritime de l'Union européenne a besoin d'un organisme efficace qui soit capable de fournir aux États membres et à la Commission le soutien technique et scientifique nécessaire et un haut niveau d'expertise pour leur permettre d'appliquer correctement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, de surveiller son application et d'évaluer l'efficacité des mesures en vigueur. La législation existante à un contenu hautement technique. Sa mise en œuvre et la surveillance pratique de son application doivent être assurées par un personnel hautement qualifié dans le domaine de la sécurité maritime, ayant à la fois des connaissances techniques étendues et connaissant bien les réglementations européennes et internationales sur le plan de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions.

2.2. L'Agence

2.2.1. Tâches

L'Agence fera partie intégrante du système communautaire. Elle sera l'organe technique qui fournira à la Communauté les moyens nécessaires pour agir avec efficacité en vue d'améliorer les normes relatives à la sécurité maritime et à la prévention des pollutions. L'Agence assistera la Commission dans le processus continu de mise à jour de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, et lui fournira le soutien nécessaire pour assurer la mise en œuvre convergente et efficace de cette législation dans toute la Communauté. En particulier, l'Agence aidera à renforcer le régime communautaire de contrôle par l'État du port et fournira son assistance pour l'inspection des sociétés de classification reconnues au niveau communautaire. On trouvera une description plus complète des tâches de l'Agence dans le commentaire exposé au point 5.

2.2.2. Fonctionnement

a) Organes de gestion

Le bon fonctionnement de l'Agence exige que son directeur exécutif jouisse d'un grand degré d'indépendance et de flexibilité dans l'organisation du fonctionnement interne de l'Agence. C'est pourquoi le directeur exécutif sera autorisé à faire tout ce qu'il faut pour assurer la bonne exécution du programme de travail de l'Agence, et en particulier pour décider des inspections des sociétés de classification et des visites qu'il y a lieu de réaliser dans les États membres. En outre, le directeur exécutif sera aussi chargé de la préparation et de l'exécution du budget et du programme de travail de l'Agence ainsi que des questions de personnel.

Pour conférer au directeur exécutif la légitimité nécessaire, il est préférable qu'il soit nommé par le conseil d'administration sur proposition de la Commission.

Un conseil d'administration constitué de représentants nommés par la Commission, le Conseil et le Parlement européen, ainsi que de représentants de l'industrie, sera chargé de toutes les questions administratives. C'est lui qui adopte le programme de travail de l'Agence, après approbation de la Commission, ainsi que le budget de l'Agence au début de l'exercice financier, budget qu'il adapte en fonction des contributions et des redevances reçues. C'est également le conseil d'administration qui établit les procédures à suivre par le directeur exécutif pour la prise de décisions et l'exercice du pouvoir disciplinaire sur les hauts fonctionnaires de l'Agence. Les décisions prises par le directeur exécutif et par le conseil d'administration, autres que celles qui concernent les questions de personnel, pourront être déférées à la Commission.

b) Personnel

Pour effectuer les tâches décrites ci-dessus, l'Agence doit disposer d'un personnel suffisant et très qualifié. Le personnel de l'Agence doit aider la Commission à veiller à ce que la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution soit maintenue à jour et qu'elle soit appliquée d'une manière uniforme et efficace. Un personnel qualifié doit également participer à l'organisation d'actions de formation appropriées pour les États membres et pour les États candidats à l'adhésion. L'effectif nécessaire est estimé à environ 55 personnes.

Le statut des fonctionnaires des Communautés européennes et le régime applicable aux autres agents s'appliquent au personnel de l'Agence. Il est prévu que seul un petit nombre de personnes seront détachées par les institutions communautaires, de manière temporaire. Les autres membres du personnel seront recrutés sur la base de leur expérience et de leur mérite. Sans préjudice de la nécessité d'avoir un effectif suffisant et stable de personnes qualifiées, le personnel sera engagé sur la base de contrats temporaires renouvelables de manière à assurer un renouvellement continu d'un personnel bien au courant de l'évolution technologique.

c) Budget

L'Agence doit être dotée d'un budget suffisant pour pouvoir engager son personnel selon les modalités décrites ci-dessus, effectuer les tâches qui lui sont confiées et assurer son bon fonctionnement. Pour la première année, le budget annuel peut être estimé à environ 2 625 000 euros et pourrait atteindre environ 7 600 000 euros lorsque l'Agence sera totalement opérationnelle.

Le budget de l'Agence est pour l'essentiel fourni par une subvention de la Communauté. L'Agence est autorisée à percevoir des honoraires pour ses publications ou pour les actions de formation qu'elle organise. Le montant de ces honoraires restera cependant faible par rapport au budget total de l'Agence.

L'Agence doit adopter un système approprié de règles et de procédures de contrôle. Le conseil d'administration sera autorisé à adopter des mesures nécessaires, mais l'Agence sera en dernière instance soumise au contrôle de la Cour des comptes.

d) Régime linguistique

Le régime linguistique doit permettre à l'Agence de fonctionner de manière efficace et rapide. Le conseil d'administration de l'Agence est chargé de prendre une décision sur le régime linguistique de l'Agence.

e) Siège

L'Agence doit être localisée dans un lieu approprié qui lui permettra d'établir des relations de travail avec les institutions communautaires concernées. La Commission proposera un ou plusieurs sièges possibles aux autorités compétentes en tenant compte de ces exigences et des demandes qui lui seront parvenues. Les autorités compétentes devront fixer le siège, sur la base de cette proposition, au plus tard six mois après l'adoption du règlement.

f) Transparence

L'Agence adoptera les règles qu'elle appliquera en ce qui concerne la transparence et l'accès aux documents conformément aux décisions du Parlement européen et du Conseil, dans le cadre de l'article 255 du traité CE.

3. CHOIX DE LA BASE JURIDIQUE

La base juridique du règlement proposé est l'article 80, paragraphe 2, ce qui s'accorde avec l'objectif de la proposition et avec l'ensemble des textes législatifs adoptés à ce jour dans le domaine maritime, notamment en ce qui concerne la sécurité et la protection de l'environnement.

4. JUSTIFICATION DE LA MESURE PROPOSEE

Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations de la Communauté et quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien d'États membres sont concernés et quelle est la solution actuelle) ?

Le traité prévoit l'établissement d'une politique commune des transports. Parmi les mesures envisagées pour mettre en œuvre cette politique, figurent des dispositions visant à améliorer la sécurité des transports maritimes, comme prévu à l'article 80, paragraphe 2.

Le principal objectif de l'action envisagée est précisément d'établir une Agence européenne pour la sécurité maritime. Il existe actuellement un grand nombre de mesures législatives en matière de sécurité maritime dans la Communauté. Pour assurer que cet arsenal législatif produise ses effets et que la situation s'améliore en matière de sécurité maritime et de prévention des pollutions marines dans l'ensemble de la Communauté, il est nécessaire de veiller à ce que cette législation soit appliquée de façon uniforme. L'Agence est destinée à contribuer à la poursuite de cet objectif.

Le renforcement des normes en matière de sécurité maritime et de prévention des pollutions intéresse tous les États membres, qu'ils aient une façade maritime ou non. En effet, l'application de normes plus sévères ne se traduira pas seulement par une moindre pollution des mers et des côtes, mais servira aussi à rendre la navigation plus sûre et à réduire les risques de naufrage, et donc de pertes de cargaisons et de vies humaines.

Jusqu'à présent, tous les États membres ont appliqué la législation communautaire de façon indépendante les uns des autres, la Commission se chargeant de surveiller la bonne transposition des textes communautaire dans les systèmes juridiques nationaux. La dimension communautaire du problème exige une approche plus uniforme d'un point de vue pratique.

L'action envisagée relève-t-elle de la seule responsabilité de la Communauté ou la responsabilité est-elle partagée avec les États membres ?

L'Agence s'occupera de questions relevant de la compétence communautaire puisqu'elle contribuera à la mise en œuvre de la législation communautaire.

Quelle est la solution la plus efficace compte tenu des ressources de la Communauté et des États membres ?

Compte tenu des caractéristiques de la politique communautaire en matière de sécurité maritime, et de la nécessité d'en assurer une application uniforme, le seul moyen de garantir le même niveau de sécurité et de prévention des pollutions marines dans l'ensemble de l'Union européenne est d'agir au niveau de la Communauté.

Quelle est la valeur ajoutée concrète de l'action envisagée par la Communauté, et quel serait le coût de l'inaction ?

L'Agence contribuera fortement à la bonne application de la législation communautaire dans toute l'Union, au développement et à la diffusion des «meilleures pratiques» dans les États membres, et au renforcement du système communautaire visant à assurer la sécurité maritime et la prévention des pollutions. Cela se traduira aussi par une réduction des risques d'accidents maritimes et de pollutions marines, et donc des pertes de vies humaines en mer.

En outre, la mise en œuvre convenable et uniforme de la législation existante permettra d'assurer des conditions de jeu égales et de réduire les distorsions de concurrence qui résultent des avantages économiques offerts par l'utilisation de navires non conformes, et de récompenser ainsi les acteurs maritimes sérieux.

Il est très difficile de quantifier le coût de l'inaction. Pour cela, il faudrait répondre à la question de savoir combien d'accidents l'Agence pourra empêcher. On peut dire cependant que si l'Agence réussit à prévenir ne serait-ce qu'un seul accident majeur, tel que le naufrage de l'Erika, qui a provoqué pour 400 millions d'euros de dommages, elle aura rapporté plus que ce qu'elle n'aura coûté.

À quelle forme d'actions (recommandations, aide financière, règlement, reconnaissance mutuelle) la Communauté peut-elle recourir ?

Le règlement est le seul moyen qui permet d'atteindre l'objectif envisagé par la mesure. Le recours à un instrument juridique moins contraignant ne permettrait pas d'assurer une application uniforme et efficace des dispositions législatives communautaires dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions. En outre, le règlement est l'instrument législatif généralement utilisé pour l'établissement d'une Agence dans la Communauté.

Une législation uniforme est-elle nécessaire, ou bien une directive fixant des objectifs généraux et laissant les modalités d'exécution au choix des États membres est-elle suffisante ?

Comme indiqué au point précédent, le choix du type d'instrument juridique est dicté par la nature même de l'objectif de la mesure.

5. COMMENTAIRE

Chapitre I : Objectifs et Tâches

Article premier

Cet article précise que la nécessité d'établir une Agence européenne pour la sécurité maritime est due au fait qu'il faut assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime, ainsi que de prévention de la pollution dans la Communauté. Il indique en outre que l'Agence doit offrir une aide technique et scientifique aux États membres et à la Commission afin d'appliquer correctement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, de contrôler sa mise en œuvre et d'évaluer l'efficacité des mesures en place.

Article 2

1. Cet article définit les tâches que l'Agence doit accomplir afin d'atteindre les objectifs fixés à l'article premier.

a) La mission de l'Agence consiste à suivre le développement continu de la législation internationale concernant la sécurité maritime et à effectuer des analyses approfondies des projets de recherche réalisés dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin. Sur la base de ces deux activités, ou de sa propre expérience, l'Agence doit attirer l'attention de la Commission sur les possibilités de mise à jour de la législation communautaire, eu égard à la nécessité de veiller à ce que cette législation reste efficace.

b) Pour contrôler le fonctionnement global du régime communautaire de contrôle par l'État du port, l'Agence effectuera des visites dans les États membres afin d'examiner la manière dont les ceux-ci remplissent leurs obligations en matière de contrôle de l'État du port. Ces visites seront extrêmement utiles pour mettre au point les «meilleures pratiques» et les diffuser ultérieurement dans toute la Communauté. Sur la base de l'expérience acquise à l'occasion des visites dans les États membres et à travers le contrôle global du régime communautaire du contrôle par l'État du port, l'Agence proposera à la Commission des améliorations possibles pouvant être apportée à ce régime. L'Agence mettra aussi son expérience à la disposition de la Commission et participera aux travaux des organismes techniques du «mémorandum d'entente» de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.

Deux choses doivent être faites pour assurer un haut niveau de qualité des prestations des sociétés de classification reconnues au niveau communautaire : effectuer des visites d'inspection de ces organismes afin de contrôler s'ils appliquent les dispositions de la directive 94/57/CE du Conseil, et aider à assurer le contrôle continu de la qualité de leurs prestations en matière de sécurité et de prévention de la

pollution. L'Agence fournira un soutien à la Commission et aux États membres dans l'accomplissement de ces deux tâches.

L'Agence assistera la Commission et les États membres pour assurer la bonne mise en œuvre de toutes les autres dispositions de la législation communautaire en matière de sécurité maritime, en particulier en ce qui concerne la sécurité des navires à passagers et les équipements maritimes, y compris de la législation communautaire relative aux équipages des navires.

c) Il est essentiel que la Commission et les États membres disposent d'informations objectives, fiables et comparables ainsi que de données sur la sécurité maritime pour pouvoir faire le nécessaire en vue d'améliorer les mesures en vigueur et d'en évaluer l'efficacité. Il existe déjà un certain nombre de bases de données dans ce domaine, et d'autres devront être créées. L'Agence établira un programme de travail cohérent, qui comprendra l'enrichissement réciproque des bases de données existantes, afin de fournir à la Communauté les informations et les données susmentionnées tout en évitant tout chevauchement avec des activités existantes. Sur la base des données rassemblées, l'Agence aidera la Commission à publier, tous les six mois, des informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application des dispositions de la directive sur le contrôle par l'État du port. Sur cette même base, l'Agence assistera également la Commission et les États Membres dans leur action visant à améliorer l'identification et la poursuite des navires responsables de déversements illicites.

d) L'Agence assistera la Commission et les États membres dans le domaine de la surveillance de la navigation et du trafic maritime. Dans ce contexte, l'Agence facilitera la coopération entre les États membres et la Commission comme le prévoit la législation communautaire sur le système européen de suivi et d'information sur le trafic maritime.

e) Le Conseil des ministres des transports, du 26 juin 2000, a demandé à la Commission d'envisager de constituer, le cas échéant, une base de données européenne sur les accidents et les incidents en mer, considérée comme un instrument important pour prévenir de nouveaux accidents et pour concevoir des initiatives nouvelles basées sur des évaluations formalisées des questions de sécurité. L'Agence est chargée de cette tâche, de même qu'elle est chargée de concevoir une méthodologie commune pour enquêter sur des accidents maritimes à l'intérieur de la Communauté. Sur la base de l'expérience acquise, l'Agence offrira son aide aux États membres dans les activités concernant les enquêtes relatives à des accidents maritimes sérieux survenus dans les eaux de l'Union européenne. Une autre activité importante de l'Agence dans ce domaine consistera à analyser les rapports d'enquête sur les accidents pour apprendre comment éviter que des accidents semblables ne se reproduisent et pour diffuser les résultats de son analyse.

f) L'Agence a un rôle actif à jouer dans la mise en œuvre convergente et efficace de la législation communautaire sur la sécurité maritime dans toute la Communauté. Elle doit organiser des actions de formation appropriées dans les domaines relevant des compétences de l'État du port et de l'État du pavillon, car la formation est jugée être le premier élément qui doit conduire à un système communautaire harmonisé.

g) L'Agence fournira aux États candidats à l'adhésion un support technique pour la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité

maritime. Dans ce contexte, l'Agence aidera à expliquer les systèmes mis en place dans la Communauté pour la mise en œuvre de la législation dans le domaine de la sécurité maritime et pour diffuser les «meilleures pratiques» suivies dans la Communauté. L'Agence n'est cependant pas supposée entreprendre des actions pratiques dans les États candidats à l'adhésion, par exemple en fournissant un personnel chargé d'effectuer des tâches visant à y restructurer les administrations compétentes dans le domaine maritime, mais elle se bornera à fournir une aide théorique. Enfin, l'Agence organisera également des actions de formation appropriées à l'intention de ces pays.

2. Afin de garantir que les connaissances techniques et scientifiques de l'Agence seront mises à la disposition de la Communauté, pour contrôler l'application de la législation communautaire par les États membres et, chaque fois que cela sera nécessaire, pour réaliser des activités non explicitement prévues par son programme de travail, l'Agence est invitée à effectuer toute tâche spécifique qui lui sera demandée exclusivement par la Commission. L'Agence ne peut pas être chargée d'une tâche à la demande d'un État membre.

Article 3

Pour atteindre les objectifs fixés par le règlement et remplir ses missions de la meilleure façon possible, l'Agence effectuera des visites dans les États membres. Ces visites seront centrées sur la mise en œuvre des obligations des États membres concernant le contrôle des navires par l'État du port, mais elles porteront aussi sur d'autres aspects liés à la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions. Ces visites aideront l'Agence à comprendre le fonctionnement des administrations maritime des États membres, et à mettre en lumière d'éventuels manquements au système communautaire ainsi que les «meilleures pratiques» appliquées par les États membres. À partir de l'expérience acquise, l'Agence pourra proposer des améliorations susceptibles d'être apportées au système global, et diffuser à un stade ultérieur les «meilleures pratiques». La Commission analysera les rapports produits par l'Agence après chaque visite afin de décider s'il y a lieu de prendre des mesures pour y donner suite.

Article 4

Comme l'Agence est chargée de développer et d'exploiter des bases de données, et que certaines de ces données peuvent avoir un caractère personnel, il importe de préciser que les informations recueillies dans le cadre de l'application du règlement par la Commission et par l'Agence sont soumises à la directive 95/46/CEE du Parlement et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données[26].

Chapitre II: Structure interne et Fonctionnement

Article 5

[26] JO L 281, du 23.11.1995.

Cet article précise que l'Agence est un organisme de la Communauté indépendant. Les autorités compétentes devront fixer le siège de l'Agence au plus tard six mois après l'adoption du règlement, sur proposition de la Commission. L'article prévoit en outre qu'à la demande de la Commission, l'Agence peut décider d'établir des centres régionaux dans certains États membres pour effectuer des tâches liées à la surveillance de la navigation et du trafic maritime, et en particulier pour assurer des conditions de trafic optimales dans les zones sensibles, comme le prévoit la législation communautaire sur le système européen de suivi et d'information sur le trafic maritime.

Article 6

Le statut des fonctionnaires des Communautés européennes s'appliquera au personnel de l'Agence. Il est prévu que seul un petit nombre de personnes seront détachées par les institutions communautaires, de manière temporaire. Les autres membres du personnel seront recrutés sur la base de leur expérience et de leur mérite dans les administrations nationales ou dans le secteur privé pour une période limitée.

Article 7

Cette disposition prévoit qu'à l'instar de la Communauté, l'Agence jouira des mêmes privilèges et immunités que ceux accordés par le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes.

Article 8

Le régime de la responsabilité contractuelle et non contractuelle de l'Agence correspond au régime applicable à la Communauté en application de l'article 288 du traité.

Article 9

Le conseil d'administration de l'Agence est chargé de prendre une décision sur le régime linguistique de l'Agence. Le régime linguistique doit permettre à l'Agence de fonctionner de manière efficace et rapide.

Article 10

L'article 10 fixe les pouvoirs du conseil d'administration, qui fait partie des organes de gestion de l'Agence. Il exerce un rôle de surveillance dans la nomination du directeur exécutif, dans l'adoption du rapport annuel, du programme de travail - après approbation de la Commission - et dans la prise de décisions budgétaires. En outre, il doit veiller à ce que l'Agence travaille avec la transparence et la neutralité nécessaires, et adopte à cette fin des procédures pour la prise de décision par le directeur exécutif.

Article 11

Cet article précise que le conseil d'administration est composé de quatre représentants de la Commission, de quatre représentants du Conseil, de quatre représentants nommés par le Parlement européen et de quatre représentants de l'industrie, nommés par la Commission.

Article 12

Cet article établit que le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres.

Article 13

Cet article règle les questions relatives aux réunions, tant ordinaires qu'extraordinaires, du conseil d'administration, en indiquant notamment que ces réunions se tiennent en présence du directeur exécutif et que des observateurs peuvent y être invités. Le directeur exécutif n'a pas le droit de vote.

Article 14

Les décisions du conseil d'administration se prennent à la majorité des deux tiers, chaque membre disposant d'une voix.

Article 15

Cet article établit les fonctions et attributions du directeur exécutif, qui ne doit accepter aucune instruction venant d'un gouvernement ou d'une organisation quelconques. Toutefois, il doit exécuter toute instruction ou demande d'assistance formulée par la Commission en relation avec les tâches définies à l'article 2. Le directeur exécutif exerce aussi les fonctions de gestionnaire de l'Agence, et est à ce titre chargé de la préparation et de l'exécution du budget et du programme de travail, ainsi que de toutes les questions de personnel.

Article 16

Le directeur exécutif et les chefs d'unité sont nommés par le conseil d'administration, qui exerce le pouvoir de discipline sur eux. Le directeur exécutif est nommé pour une période limitée et renouvelable.

Article 17

Les États membres et les personnes morales ou physiques peuvent introduire un recours contre tout acte de l'Agence les concernant directement et individuellement. C'est pourquoi tout acte arrêté par le directeur exécutif et par le conseil d'administration peut être renvoyé à la Commission afin que cette dernière en contrôle la légalité.

Article 18

Cet article dispose que l'Agence est ouverte à la participation des pays européens ayant passé avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays de la législation communautaire dans le domaine couvert par le présent règlement.

Chapitre III : Prescriptions financières

Article 19

Le budget de l'Agence est pour l'essentiel fourni par une subvention de la Communauté. Les services rendus par l'Agence (publications, formation, et autres) peuvent être rémunérés sous la forme de redevances.

L'Agence doit être dotée d'un budget suffisant pour pouvoir recruter son personnel de la manière décrite ci-dessus, accomplir ses tâches et travailler en souplesse et avec efficacité.

Le directeur exécutif doit établir un avant-projet de budget en vue de son adoption par le conseil d'administration et de sa transmission ultérieure à la Commission, qui à son tour, poursuit la procédure conformément aux règles usuelles en matière budgétaire. L'article 279 du traité CE est applicable.

Article 20

Cet article prévoit que le directeur exécutif sera chargé de l'exécution du budget. Le contrôle financier sera assuré par le contrôleur financier de la Commission. La Cour des comptes examinera les comptes de l'Agence et publiera un rapport annuel. Le conseil d'administration, sur recommandation du Parlement européen, donnera décharge au directeur exécutif de l'Agence sur l'exécution du budget.

Article 21

Cet article établit que, dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, cette dernière réalise, en collaboration avec la Commission, une évaluation indépendante de l'application du présent règlement. Sur la base des résultats de cette évaluation, le conseil d'administration émet des recommandations, qu'il transmet à la Commission, en ce qui concerne l'éventuelle modification du règlement, l'Agence et ses méthodes de travail.

Article 22

Cet article prévoit que, pour aider l'Agence dans la préparation et l'exécution du budget, un règlement financier sera adopté par le conseil d'administration après approbation de la Commission et avis de la Cour des comptes.

Chapitre IV : Dispositions finales

Article 23

Cet article prévoit que l'Agence ne sera vraiment opérationnelle que 12 mois après l'entrée en vigueur du règlement conformément à l'article 24. Ce délai devrait être suffisant pour permettre à l'Agence de s'établir.

Article 24

Cet article fixe la date d'entrée en vigueur du règlement.

6. CONSIDERATIONS FINALES

Une fiche financière est jointe à la présente proposition. Il n'y a pas de fiche d'évaluation de l'impact étant donné que la proposition n'a pas d'incidence sur les entreprises.

2000/0327(COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission[27],

vu l'avis du Comité économique et social[28],

vu l'avis du Comité des régions[29],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[30],

considérant ce qui suit:

(1) Un grand nombre de mesures législatives ont été adoptées dans la Communauté afin de renforcer la sécurité et de prévenir les cas de pollution dans les transports maritimes. Pour être efficace, ce dispositif législatif doit être appliqué convenablement et uniformément à travers toute la Communauté. De cette manière, on pourra assurer des conditions de jeu égales et réduire les distorsions de concurrence qui résultent des avantages économiques offerts par l'utilisation de navires non conformes, et on pourra ainsi récompenser les acteurs maritimes sérieux.

(2) Certaines tâches qui sont actuellement effectuées au niveau communautaire ou au niveau national pourraient être exécutées par un organisme spécialisé. En fait, on a besoin d'un appui technique et scientifique et d'un haut niveau d'expertise stable pour appliquer convenablement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de pollutions marines, pour suivre sa mise en œuvre et pour évaluer l'efficacité des mesures en place ; c'est pourquoi il est nécessaire de créer, dans le cadre institutionnel existant et dans le respect de l'équilibre des pouvoirs à l'intérieur de la Communauté, une Agence européenne de la sécurité maritime.

(3) Globalement parlant, cette agence sera l'organe technique qui fournira à la Communauté les moyens nécessaires pour agir avec efficacité en vue d'améliorer les règles relatives à la sécurité maritime et à la prévention des pollutions. L'Agence assistera la Commission dans le processus continu de mise à jour de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, et lui fournira le soutien

---

27 JO C du , p. .
28 JO C du , p. .
29 JO C du , p. .
30 JO C du , p. .

nécessaire pour assurer la mise en œuvre convergente et efficace de cette législation dans toute la Communauté. En particulier, l'Agence aidera à renforcer le régime communautaire de contrôle par l'État du port et fournira son assistance pour l'inspection des sociétés de classification reconnues au niveau communautaire.

(4) Pour bien remplir les missions pour lesquelles elle a été créée, il convient que l'Agence s'acquitte d'un certain nombre d'autres tâches importantes visant à renforcer la sécurité maritime et la prévention des pollutions dans la Communauté. L'Agence organisera des actions de formation appropriées sur des questions relatives au contrôle par l'État du port et par l'État du pavillon. Elle devra fournir à la Commission et aux États membres des informations objectives, fiables et comparables ainsi que des données sur la sécurité maritime pour leur permettre de faire le nécessaire en vue d'améliorer les mesures en vigueur et d'en évaluer l'efficacité. L'Agence facilitera la coopération entre les États membres et la Commission, comme le prévoit la législation communautaire sur le système européen de suivi et d'information sur le trafic maritime. Elle coopérera avec la Commission et les États membres dans les activités concernant les enquêtes relatives aux accidents maritimes graves dans les eaux de l'Union européenne. Elle mettra le savoir-faire de la Communauté sur les questions de sécurité maritime à la disposition des États candidats à l'adhésion et sera ouverte à leur participation.

(5) L'Agence favorisera l'établissement d'une meilleure coopération entre les États membres et elle développera et diffusera des meilleures pratiques dans la Communauté. Cette action contribuera également à améliorer dans son ensemble le système de la sécurité maritime dans la Communauté et à réduire les risques d'accidents maritimes, de pollutions marines et de pertes de vies humaines en mer.

(6) Pour que l'Agence puisse s'acquitter convenablement de ses tâches, il convient que ses fonctionnaires effectuent des visites dans les États membres afin de surveiller le fonctionnement global du système communautaire visant à assurer la sécurité maritime et la prévention des pollutions.

(7) En ce qui concerne la responsabilité contractuelle de l'Agence, qui est régie par la loi applicable au contrat conclu par l'Agence, la Cour de justice des Communautés européennes est compétente pour trancher dans les affaires qui relèveraient de clauses d'arbitrage contenues dans le contrat. La Cour de justice est également compétente pour juger des litiges relatifs à l'indemnisation des dommages résultant de la responsabilité non contractuelle de l'Agence.

(8) Pour effectuer un contrôle efficace du fonctionnement de l'Agence, les États membres, la Commission et le Parlement européen seront représentés par un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter des règles financières appropriées, établir des procédures de travail transparentes pour la prise décision par l'Agence, adopter le programme de travail et nommer le directeur exécutif.

(9) Le bon fonctionnement de l'Agence exige que son directeur exécutif jouisse d'un grand degré d'indépendance et de flexibilité dans l'organisation du fonctionnement interne de l'Agence ; à cette fin, le directeur exécutif prend les mesures nécessaires pour veiller à la bonne exécution du programme de travail de l'Agence, prépare chaque année un projet de rapport général à soumettre au conseil d'administration, établit une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence, et exécute le budget.

(10) Pour assurer la pleine autonomie et l'indépendance de l'Agence, il est jugé nécessaire de la doter d'un budget autonome dont l'essentiel des recettes proviendra d'une contribution de la Communauté,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I : OBJECTIFS ET TÂCHES

Article premier
Objectifs

1. Le présent règlement établit une Agence Européenne pour la Sécurité Maritime, ci-après dénommé «Agence», en vue d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime, ainsi que de prévention de la pollution dans la Communauté.

2. L'Agence fournira aux États membres et à la Commission l'aide technique et scientifique nécessaire, ainsi qu'un haut niveau d'expertise, afin de les assister dans l'application correcte de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, le contrôle de sa mise en œuvre et l'évaluation de l'efficacité des mesures en place.

Article 2
Tâches

1. Afin d'assurer la réalisation appropriée des objectifs exposés à l'article premier, l'Agence effectuera les tâches suivantes :

a) Assister la Commission dans le processus de mise à jour de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, notamment en relation avec le développement de la législation internationale dans ce domaine. Cette tâche inclura l'analyse de projets de recherche réalisés dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin.

b) Assister la Commission dans la mise en œuvre efficace de la législation communautaire sur la sécurité maritime dans toute la Communauté. En particulier, l'Agence :

   1) contrôlera le fonctionnement global du régime communautaire de Contrôle par l'État du Port, y compris des visites aux États membres, et suggérera à la Commission des améliorations possibles dans ce domaine;

   2) fournira à la Commission l'aide technique nécessaire pour participer aux travaux des organismes techniques du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des navires par l'État du Port;

   3) assistera la Commission dans les domaines suivants :

      - l'exécution des inspections des sociétés de classification reconnues ou devant être reconnues au niveau communautaire, sur base de la directive 94/57/CE du Conseil;

- sans préjudice de la Directive 94/57/CE, le contrôle continu de la qualité des prestations en matière de sécurité et de prévention de la pollution des sociétés de classification reconnues ou devant être reconnues, sur base de la directive 94/57/CE du Conseil;

- le contrôle continu d'une mise en œuvre appropriée de la législation communautaire sur la sécurité des navires à passagers, en particulier des directives 98/18/CE et 99/35/CE du Conseil;

- le contrôle continu d'une mise en œuvre appropriée de la directive 96/98/EC du Conseil sur les équipements marins;

- la réalisation de toute autre tâche qui est attribuée à la Commission par la législation communautaire sur la sécurité maritime, y compris la législation communautaire relative aux équipages des navires.

c) Fournir à la Commission et aux États membres des informations objectives, fiables et comparables ainsi que des données sur la sécurité maritime, leur permettant de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la sécurité en mer et d'évaluer l'efficacité des mesures en vigueur. De telles tâches incluront la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques dans les domaines de la sécurité maritime et du trafic maritime, mais aussi dans le domaine de la pollution marine, tant accidentelle qu'intentionnelle, l'exploitation systématique des bases de données existantes, qui comprend leur enrichissement mutuel, et, le cas échéant, le développement de bases de données supplémentaires. À partir des donnés rassemblées, l'Agence assistera aussi la Commission dans la publication semestrielle des informations relatives aux navires dont l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application de la Directive sur le Contrôle des navires par l'État du Port. Sur cette même base, l'Agence assistera également la Commission et les États Membres dans leur action visant à améliorer l'identification et la poursuite des navires responsables de déversements illicites.

d) Effectuer des tâches liées à la surveillance de la navigation et du trafic maritime, telles qu'elles résultent de la Directive 2001/xx/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime, afin de faciliter la coopération entre les États membres et la Commission dans ce domaine.

e) Concevoir, en coopération avec la Commission et les États membres, une méthodologie commune pour enquêter sur des accidents maritimes à l'intérieur de la Communauté, soutenir les États membres dans les activités concernant les enquêtes relatives à des accidents maritimes graves survenus dans les eaux relevant de la souveraineté des États membres, ainsi que procéder à l'analyse des rapports d'enquête existants sur les accidents.

f) Organiser des actions de formation appropriées dans les domaines relevant des compétences de l'État du port et de l'État du pavillon.

g) Fournir aux États candidats à l'adhésion un support technique pour la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime. Cette tâche inclura l'organisation d'actions de formation appropriées.

2. Pour l'exécution des tâches prévue aux paragraphes a, b, d et g, l'Agence n'agit que sur demande de la Commission. En fonction des circonstances et à la demande de la Commission exclusivement, l'Agence peut accomplir toute autre tâche spécifique.

Article 3
Visites dans les États membres

1. Afin de remplir les tâches qui lui sont confiées, l'Agence effectue des visites aux États membres. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence, en vue du bon déroulement des visites. Les fonctionnaires de l'Agence sont habilités:

   a) à examiner les dossiers, données, comptes rendus et tout autre document pertinent concernant la mise en œuvre de la réglementation communautaire sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution maritime;

   b) à faire des copies de tout ou partie de ces dossiers, données, comptes rendus et autre document;

   c) à demander des explications orales sur place;

   d) à pénétrer dans tout local, terrain ou moyen de transport.

2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires mandatés, ainsi que la date à laquelle elle débute. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour l'exécution de ces visites exercent leurs pouvoirs sur présentation d'une décision du directeur exécutif de l'Agence spécifiant l'objet et les buts de leur mission.

3. À la fin de chaque visite, l'agence rédige un rapport et le transmet à la Commission.

Article 4
Diffusion et protection des informations

1. Les informations recueillies dans le cadre de l'application du présent règlement par la Commission et l'Agence sont soumises à la directive 95/46/CE du Parlement et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données[31].

2. Les fonctionnaires et autres agents employés par l'Agence sont tenus, même après leur cessation de fonctions, de ne dévoiler aucune information du type couvert par le secret professionnel, en particulier les informations concernant des entreprises, leurs relations d'affaires et leurs facteurs de coûts.

[31] JO L 281 du 23.11.1995.

Chapitre II : STRUCTURE INTERNE ET FONCTIONNEMENT

Article 5
Statut juridique, siège, centres régionaux

1. L'Agence est un organe de la Communauté. Elle est dotée de la personnalité juridique.

2. Le siège de l'Agence sera fixé par les autorités compétentes, au plus tard six mois après l'adoption de ce règlement, sur proposition de la Commission.

3. Dans chaque État membre, l'Agence jouit de la capacité juridique la plus étendue accordée aux personnes morales en droit national. A la demande de la Commission, l'Agence peut décider, après accord des États membres concernés, d'établir les centres régionaux nécessaires pour effectuer des tâches liées à surveillance de la navigation et du trafic maritime, et particulièrement pour assurer des conditions optimales de trafic dans les zones sensibles, comme le prévoit la Directive 2001/xx/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime.

4. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.

Article 6
Personnel

1. Le personnel de l'Agence est soumis aux règlements et réglementations applicables aux fonctionnaires et autres agents des Communautés européennes. Le conseil d'administration, en accord avec la Commission, arrête les modalités d'application nécessaires.

2. Sans préjudice de l'article 16, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut, ainsi que par le régime applicable aux autres agents, sont exercées par l'Agence en ce qui concerne son propre personnel.

3. Le personnel de l'Agence est composé, d'une part, de fonctionnaires communautaires détachés par les institutions et affectés à l'Agence en tant qu'agents temporaires et, d'autre part, d'autres agents recrutés par l'Agence.

Article 7
Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

Article 8
Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.

2. La Cour de justice des Communautés européennes est compétente pour se prononcer en vertu de toute clause compromissoire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.

3. En cas de responsabilité non contractuelle, l'Agence, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, répare tout dommage causé par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.

4. La Cour de justice est compétente pour les litiges concernant la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

5. La responsabilité personnelle de ses agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

Article 9
Langues

1. Le régime linguistique de l'Agence sera décidé par son Conseil d'administration.

2. Les travaux de traduction requis pour le fonctionnement de l'Agence sont effectués par l'Agence de traduction des organes de l'Union.

Article 10
Création et attributions du conseil d'administration

1. L'Agence a un conseil d'administration.

2. Le conseil d'administration:

a) nomme le directeur exécutif en application de l'article 16;

b) adopte avant le 31 mars de chaque année le rapport général de l'Agence pour l'année précédente, et le transmet à la Commission, au Conseil et au Parlement européen;

c) adopte avant le 30 octobre de chaque année, et après approbation par la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir, et le transmet à la Commission, au Conseil et au Parlement européen;

d) adopte le budget définitif de l'Agence avant le début de l'exercice financier, en l'ajustant, le cas échéant, en fonction de la contribution communautaire et des autres recettes de l'Agence;

e) établit des procédures pour la prise de décision par le directeur exécutif;

f) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence, en application des articles 19, 20 et 22;

g) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif et les chefs d'unité visés à l'article 15, paragraphe 3.

Article 11
Composition du conseil d'administration

Le conseil d'administration est composé de quatre représentants de la Commission, de quatre représentants du Conseil, de quatre représentants du Parlement européen, de quatre représentants des secteurs professionnels les plus concernés nommés par la Commission, ainsi que de leurs suppléants. La durée du mandat est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.

Article 12
Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.

2. La durée du mandat du président et du vice-président est de trois ans et expire en tout cas lorsqu'il perd sa qualité de membre du conseil d'administration. Ce mandat est renouvelable une fois.

Article 13
Réunions

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président.

2. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations. Il ne prend pas part au vote.

3. Le conseil d'administration se réunit ordinairement une fois par an; il se réunit en outre à l'initiative de son président ou à la demande de la Commission, ou d'un tiers des États membres.

4. Le conseil d'administration peut inviter des observateurs à assister à ses réunions.

-

Article 14
Vote

1. Le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité des deux tiers.

2. Chaque membre dispose d'une voix.

Article 15
Fonctions et attributions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, qui ne sollicite ni n'accepte aucune instruction d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme. Toutefois, il doit exécuter toute instruction ou demande d'assistance formulée par la Commission, en relation avec les taches énumérées à l'article 2.

2. Le directeur exécutif est investi des fonctions et des pouvoirs suivants:

a) Le directeur exécutif prépare le programme de travail et le soumet au conseil d'administration après approbation par la Commission. Il prend les dispositions nécessaires pour le mettre en œuvre. Il répond à toutes demandes d'assistance de la Commission.

b) Le directeur exécutif décide de la mise en œuvre des visites prévues à l'article 3, après accord préalable de la Commission.

c) Le directeur exécutif prend les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de notices, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement.

d) Le directeur exécutif met en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'agence avec ses objectifs opérationnels. Sur cette base, le directeur exécutif prépare chaque année un projet de rapport général et le soumet au conseil d'administration. Il met en place une pratique d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues.

e) Le directeur exécutif exerce à l'égard du personnel les pouvoirs indiqués à l'article 6, paragraphe2.

f) Le directeur exécutif établit des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 19, et exécute le budget en application de l'article 20.

3. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs chefs d'unité. Si le directeur exécutif est absent ou a un empêchement, un des chefs d'unité le remplace.

Article 16
Nomination au sein de l'Agence

1. Le directeur exécutif de l'Agence est nommé par le conseil d'administration sur proposition de la Commission. Le pouvoir de révoquer le directeur exécutif appartient au conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission.

2. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.

Article 17
Contrôle de la légalité

1. Tout acte de l'Agence est susceptible d'être déféré devant la Commission par tout État membre, tout membre du conseil d'administration ou tout tiers directement et individuellement concerné, en vue d'un contrôle de sa légalité. La Commission doit être saisie dans un délai de quinze jours à compter du jour où l'intéressé a eu connaissance de l'acte contesté. La Commission prend une décision dans un délai d'un mois. L'absence de décision dans ce délai vaut décision implicite de rejet.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux questions relatives au personnel.

Article 18
Participation de pays tiers

1. L'Agence est ouverte à la participation des pays européens ayant passé avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit communautaire dans le domaine couvert par le présent règlement.

2. Conformément aux dispositions pertinentes de ces accords, des arrangements seront mis en place pour définir les modalités de la participation de ces pays au travail de l'Agence, en particulier en ce qui concerne la nature et l'ampleur de cette participation; ces arrangements comprendront notamment des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel.

Chapitre III : PRESCRIPTIONS FINANCIÈRES

Article 19
Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

   - d'une contribution de la Communauté;

   - des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

2. Les dépenses de l'Agence comprennent les frais de personnel, d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.

3. Le directeur exécutif établit une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice budgétaire suivant, et la transmet au conseil d'administration, accompagnée d'un tableau des effectifs.

4. Les recettes et les dépenses doivent être équilibrées.

5. Le conseil d'administration adopte, le 31 mars au plus tard, le projet de budget, et le transmet à la Commission, qui inscrit sur cette base les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général des Communautés européennes, qu'elle soumet au Conseil et au Parlement européen conformément à l'article 272 du Traité.

6. Le conseil d'administration adopte le budget de l'Agence en l'adaptant au besoin à la subvention communautaire.

Article 20
Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.

2. Le contrôle de l'engagement et du paiement de toutes les dépenses, ainsi que le contrôle de l'existence et du recouvrement de toutes les recettes de l'Agence sont assurés par le contrôleur financier de la Commission.

3. Le 31 mars de chaque année au plus tard, le directeur exécutif soumet à la Commission, au conseil d'administration et à la Cour des comptes les comptes détaillés de toutes les recettes et dépenses de l'exercice précédent.

La Cour des comptes examine ces comptes conformément à l'article 248 du traité. Elle publie chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

4. Le Parlement européen, sur recommandation du conseil d'administration, donne décharge au directeur exécutif de l'Agence sur l'exécution du budget.

Article 21
Évaluation

1. Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, cette dernière réalise, en collaboration avec la Commission, une évaluation indépendante de la mise en œuvre du présent règlement.

2. Cette évaluation examine les incidences que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail auront eues sur la mise en place d'un niveau élevé de sécurité maritime. Le conseil d'administration délivre pour ce faire un mandat spécifique, en accord avec la Commission.

3. Le conseil d'administration reçoit les résultats de cette évaluation et émet des recommandations, qu'il transmet à la Commission, en ce qui concerne l'éventuelle modification du règlement, l'Agence et ses méthodes de travail. Les résultats de l'évaluation aussi bien que les recommandations doivent être publiés.

Article 22
Dispositions financières

Le conseil d'administration, ayant reçu l'accord de la Commission et l'avis de la Cour des comptes, adopte le règlement financier de l'Agence, qui spécifie notamment la procédure à suivre pour l'élaboration et l'exécution du budget de l'Agence, conformément à l'article 142 du règlement financier applicable au budget général de l'Union européenne.

Chapitre IV : DISPOSITIONS FINALES

Article 23
Commencement des activités de l'Agence

L'Agence sera opérationnelle dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 24
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes.*

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La Présidente	*Le Président*

FICHE FINANCIÈRE

1. INTITULÉ DE L'ACTION

Proposition du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

2. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) CONCERNÉE(S)

Une nouvelle ligne budgétaire B2- sera créée sous le titre B2-7 «Transports».

3. BASE JURIDIQUE

Traité CE: article 80, paragraphe 2.

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général de l'action

L'Agence européenne pour la sécurité maritime sera créée en vue d'établir un niveau élevé, uniforme et efficace dans le domaine de la sécurité maritime, à l'intérieur de la Communauté.

4.2 Période couverte par l'action et modalités prévues pour son renouvellement

L'action aura une durée illimitée (contribution annuelle).

5. CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 DNO

5.2 Crédits dissociés

6. TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

Contribution communautaire visant à équilibrer les dépenses et les recettes de l'Agence (voir ci-après).

7. INCIDENCE FINANCIÈRE

7.1 Mode de calcul du coût total de l'action (lien entre les coûts individuels et le coût total)

1) Hypothèses sur le développement de l'Agence

La structure et l'organisation, telles que présentées dans le projet de règlement, sont fondées sur la demande de toutes les parties intéressées d'établir une organisation

rapide et efficace traitant les aspects de la sécurité maritime prévus par le présent règlement.

L'Agence sera établie en trois étapes.

Les six premiers mois de la première année constituant la première phase seront une période de transition au cours de laquelle l'Agence n'accomplira que des tâches administratives telles que la location de bureaux, le recrutement d'une première partie d'agents qualifiés, l'installation des équipements nécessaires. À l'initiative du directeur exécutif, elle élaborera aussi un règlement intérieur approprié, lui permettant de répondre à ses tâches.

Au cours de la deuxième année, constituant la deuxième phase, l'Agence devra pouvoir commencer à remplir les objectifs et les tâches prévus au présent règlement.

Lors de la troisième année, constituant la troisième phase, l'Agence devra pouvoir remplir la totalité de ses objectifs et de ses tâches.

L'Agence devrait être ainsi totalement opérationnelle en 30 mois et assumerait l'ensemble de ses fonctions au cours de l'année 2005.

2) Estimation des coûts (la présentation ci-dessous s'applique à l'Agence totalement opérationnelle en 2005) :

a) Ressources humaines

i) Personnel à plein temps

Le personnel de l'Agence sera composé d'une part de fonctionnaires communautaires mis en position de détachement par les institutions et affectés à l'Agence en tant qu'agents temporaires et d'autre part, d'autres agents recrutés par l'Agence.

Sans préjudice de la nécessité d'assurer à l'Agence les services d'un personnel qualifié, en nombre suffisant et de manière durable, ces agents seront recrutés sur la base de contrats temporaires renouvelables, de manière à opérer un renouvellement permanent du personnel qui sera au fait des développements réglementaires, juridiques et technologiques dans le domaine de la sécurité maritime.

(Il est envisagé de détacher auprès de l'Agence un petit nombre d'agents de la Commission afin d'assurer des liens étroits entre les deux organisations.)

Les effectifs nécessaires sont estimés à 55 agents[32] (voir le tableau ci-dessous). Cette évaluation est fondée sur une comparaison avec d'autres organismes similaires, avec la proposition concernant l'Agence sur la sécurité aérienne et avec les tâches spécifiques qui seront confiées à l'Agence pour la sécurité maritime.

Les dépenses annuelles totales pour le personnel à plein temps sont évaluées à 5,9 millions d'euros en prenant comme coût moyen celui du personnel de la

[32] La plupart des agents seront recrutés en qualité d'agents temporaires conformément aux règles du statut applicable à la Commission.

Commission, soit 0,108 million d'euros par an, qui inclut les frais liés aux bâtiments et les dépenses administratives connexes (frais postaux, télécommunications, TI, etc.).

TABLEAU: Estimation des ressources humaines – Répartition par domaines d'activité et par catégorie

2OO4	TOTAL	A	B	C	D
Administration[33]	14	3	4	5	2
- Gestion (figure sous ce point le directeur et 2 secrétaires).	3	1	0	2	
- Ressources humaines et financières	8	1	3	2	2
- Information	3	1	1	1	
Tâches de l'Agence:	41[34]	24	10	7	
- Mise à jour de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, en relation avec le développement de la législation internationale. Analyse de l'état de la recherche dans le domaine de la sécurité maritime.	7	4	2	1	
- Tâches liées au contrôle de l'État de port et activités de formation dans ce domaine.	7	4	2	1	
- Tâches de contrôle des sociétés de classification.	5	3	1	1	
- Assister la Commission dans l'exécution de ses tâches concernant la législation sur la sécurité maritime.	9	6	2	1	
- Collecte d'information dans le domaine de la sécurité maritime et du trafic maritime et exploitation des bases de données.	5	2	2	1	
- Élaboration d'une méthodologie commune pour les enquêtes sur les accidents maritimes et coordination d'enquêtes.	4	2	1	1	
- Assistance des pays candidats à l'adhésion	2	1		1	
- Environnement : Analyse de la recherche dans le domaine de l'environnement maritime, assistance technique de la Commission, en relation de la législation européenne et internationale dans ce domaine.	2	2			
TOTAL	55	27	14	12	2

b) Frais d'équipement[35]

L'acquisition de biens meubles et les frais associés seront importants au cours de la phase d'établissement de l'Agence, (la première année), mais ils diminueront

33 Y compris le directeur de l'Agence et 2 secrétaires.

34 Y compris 2 chefs d'Unité.

35 Les estimations indiquées sont reprises sur base de la proposition de l'EASA, calculée en fonction des ressources humaines et des tâches spécifiques de l'Agence sur la sécurité maritime.

progressivement. Une provision de 260 000 euros est prévue pour la première année et de 100 000 euros pour les deux années suivantes, soit au total 360 000 euros. En 2005 et après, les frais d'équipement s'élèveront à 80 000 euros.

c) Frais de fonctionnement

Ces coûts englobent les conférences, les études, les traductions et les publications. Les frais de fonctionnement peuvent être répartis comme suit :

- Traduction : Les coûts annuels sont estimés à 50 000 euros, pour un coût unitaire de 79 euros par page, soit un volume approximatif de 600 pages, (rapport annuel, études éventuelles, actes colloque, brochures d'information).

- Publication : L'Agence publiera son rapport général, des documents d'information et des dossiers techniques sur un support papier et sur l'Internet. Les coûts de publication sont évalués à 120 000 euros.

- Développement de bases informatiques : L'Agence devra créer des bases informatiques réunissant un certain nombre de données sur la sécurité maritime. Outre les acquisitions de PC entrant dans les frais d'équipement, il y aura lieu de développer, selon une première estimation, trois bases informatiques nécessitant la création d'une infrastructure informatique et le développement d'applications. Le coût d'un serveur et d'un système de gestion de bases de données peut être estimé à 100 000 euros. Le coût de développement d'une application peut être très variable, mais se situe actuellement à la DG TREN, entre 100 000 et 200 000 euros. Au regard de ce qui précède, on peut estimer, dans une première phase, le budget nécessaire au développement de bases informatiques à 500 000 euros.

- Études : Le suivi et l'évaluation des activités de recherche dans le domaine de la sécurité maritime sont prévus dans les tâches de l'Agence. Ces tâches nécessiteront dans certains cas des études techniques. Un montant de 500 000 euros semble une hypothèse raisonnable au vu des tâches à assumer et de leur haut niveau technique.

- Ateliers et conférences : Le développement de la réglementation dans le domaine dans le domaine de la sécurité maritime ainsi que la création de workshops de formation peut nécessiter l'organisation d'ateliers et de conférences. Les dépenses totales occasionnées par ces rencontres peuvent être évaluées à 150 000 euros.

Les dépenses totales concernant les frais de fonctionnement s'élèvent à 1 300 000 euros[36].

d) Frais de missions

Les tâches remplies par l'Agence, notamment les visites concernant les États du Port, le contrôle des agences de classification, l'adaptation de la législation des pays tiers candidats à l'adhésion, mais aussi les contacts entre l'agence et les services de la Commission, nécessiteront des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union,

[36] Dans le tableau ci-dessous, "ventilation par éléments d'action", le coût total des dépenses de fonctionnement aisi que les frais d'équipement est réparti par le nombre de personnes engagées sur chaque type d'activité.

(frais de transport et frais d'hébergement). Le budget des frais de missions est estimé à 250 000 euros[37].

3) Recettes

Les recettes de l'Agence comprennent la contribution du budget communautaire et des honoraires tels qu'envisagés à l'article 17 du règlement instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

Contribution de la Communauté :

La contribution de la Communauté couvrira les objectifs et les tâches qu'elle a assignés à l'Agence, tels qu'indiqués aux articles 1 et 2 du règlement instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

7.2 Ventilation par éléments de l'action

a) par type d'activité (en euros)

Activité	Personnel à plein temps	Frais d'équi-pement	Frais de déplace-ment	Frais de fonctio-nnement	Total
Administration **(14 personnes)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Mise à jour de la législation communautaire, analyse de l'état de la recherche dans le domaine de la sécurité maritime. **(7 personnes)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Tâches de contrôle de l'État de Port et activités de formation dans ce domaine. **(7 personnes)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Tâches de contrôle des sociétés de classification. **(5 personnes)**	540 000	7272	60 000	120 000	728 000

[37] Ces estimations ont été établies, en fonction des coûts moyens réels de frais de missions(transports et hébergements) relevés à la DG TREN, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union et du nombre estimé de missions pour chaque tâche de l'Agence. Les estimations indiquées ci-dessus ne prennent pas en compte les incidences de la localisation future de l'Agence.

Assistance de la Commission dans ses tâches sur la sécurité maritime. **(9 personnes)**	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Collecte d'information sécurité maritime et trafic maritime, exploitation de bases de données. **(5 personnes)**	540 000	7272	12 500	120 000	680 000
Méthodologie commune et coordination des enquêtes sur les accidents maritimes. **(4 personnes)**	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Assistance des pays candidats (2 personnes)	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Environnement (2 personnes)	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
Total	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (arrondi à 7 600 000)**

b) par type de dépenses

Crédits d'engagements en euros (aux prix courants)

Poste	2002	2003 / 2004	2005 et après
Frais de personnel	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Équipement	260 000	100 000	80 000
Frais de fonctionnement	325 000	800 000	1 300 000

Frais de missions	60 000	180 000	250 000
Coûts totaux	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Contribution du budget de l'Union[38]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Échéancier crédits d'engagement / crédits de paiement

La contribution de la Communauté sera payée chaque année en une seule fois.

8. DISPOSITIONS ANTIFRAUDE PRÉVUES

Des mesures spécifiques de contrôle sont envisagées :

8.1 Pour l'Agence

Le directeur exécutif exécutera le budget de l'Agence. Il soumettra chaque année à la Commission, au conseil d'administration et à la Cour des comptes les comptes détaillés de toutes les recettes et les dépenses de l'exercice budgétaire précédent. En outre, le service d'audit interne de la Commission apportera son assistance pour la gestion des opérations financières de l'Agence en contrôlant les risques, en vérifiant le respect des règles par un avis indépendant sur la qualité des systèmes de gestion et de contrôle et en faisant des recommandations en vue d'améliorer l'efficacité et l'effectivité des opérations et d'assurer une utilisation rationnelle des ressources de l'Agence.

L'Agence adoptera, après accord de la Commission et de la Cour des comptes, son règlement financier. L'Agence mettra en place le système d'audit interne analogue à celui mis en place par la Commission dans le cadre de sa propre restructuration.

8.2 Coopération avec l'OLAF

Le personnel soumis au statut du personnel de la Commission coopérera avec l'OLAF dans la lutte antifraude.

8.3 Pour la Cour des comptes

La Cour des comptes examinera les comptes conformément à l'article 248 du traité, et publiera chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

[38] Par rapport à la contribution du budget de l'Union devra être pris en considération les recettes éventuelles de l'Agence sur les activités de formation et de publication. Cependant, celles-ci représenteront un montant assez peu élévé, par rapport au budget total de l'Agence, et qui à ce stade ne peut pas être précisément estimé.

9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques quantifiables, population visée

Les objectifs spécifiques de l'Agence, tels que décrits dans le projet de règlement sont d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime, ainsi que de prévention de la pollution dans la Communauté. En outre l'Agence fournira aux États membres et à la Commission l'aide technique et scientifique nécessaire, ainsi qu'un haut niveau d'expertise, afin d'appliquer de façon convergente et efficace la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, de contrôler sa mise en œuvre et d'évaluer l'efficacité des mesures en place.

Les tâches devant être assurées par l'Agence auront une incidence sur la sécurité des personnes et des biens circulant par le biais de transports maritimes dans les eaux de l'Union, ainsi que sur leur environnement.

Elles auront également une incidence sur le personnel et les organisations du secteur maritime, en réduisant la distorsion de concurrence résultant d'avantages économiques, au profit de navires ne se conformant pas à la réglementation en vigueur, et en revanche récompenseront les acteurs sérieux.

9.2 Nécessité de l'action

Depuis plusieurs années, la Communauté a adopté un grand nombre de mesures législatives en vue de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution dans le transport maritime.

Le naufrage du pétrolier Erika, intervenu en décembre 1999, entraînant la pollution d'environ 400 km de côtes a causé une émotion considérable dans l'opinion publique européenne. De toute évidence, la répétition de tels accidents, leurs conséquences sur l'environnement et l'incapacité apparente à y mettre fin, ont considérablement réduit la capacité de tolérance de l'opinion publique.

Le Parlement européen et le Conseil Affaires Générales ont demandé à la Commission un renforcement significatif des règles de sécurité maritime au plan communautaire.

Dans la perspective d'une stratégie globale en matière de sécurité maritime, la Commission, à la demande du Parlement européen, propose la création d'une Agence sur la sécurité maritime qui devra soutenir l'action de la Commission et des États membres dans l'application et le contrôle de la législation communautaire ainsi que dans l'évaluation de l'efficacité des mesures en place.

L'Agence assistera la Commission dans le processus de mise à jour de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, notamment en relation avec le développement de la législation internationale dans ce domaine.

L'Agence contrôlera le fonctionnement global du régime communautaire de contrôle par l'État de Port et assistera la Commission à effectuer les inspections des sociétés de classification reconnues au niveau communautaire. Elle organisera également des actions de formation dans le domaine du contrôle de l'État du Port et de l'État de Pavillon.

Elle fournira à la Commission et aux États membres des informations fiables, objectives et comparables ainsi que des données sur la sécurité maritime, leur permettant de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la sécurité en mer et d'évaluer l'efficacité des mesures en vigueur.

Elle concevra, en coopération avec la Commission et les États membres, une méthodologie commune pour enquêter sur des accidents maritimes à l'intérieur de la Communauté, soutenir les États membres dans les activités concernant les enquêtes relatives à des accidents maritimes sérieux survenus dans les eaux communautaires, ainsi que procéder à l'analyse des rapports d'enquête existants sur les accidents.

Enfin, la création d'une Agence européenne sur la sécurité maritime favorisera l'établissement d'un partenariat entre les États membres et favorisera la dissémination des meilleures pratiques dans la Communauté.

Ces objectifs contribueront au renforcement de l'ensemble du système de sécurité maritime dans la Communauté, aussi bien en réduisant le risque d'accidents maritimes, que de pollutions marines et que de pertes de vies humaines en mer.

9.3 Suivi et évaluation de l'action

Le suivi et l'évaluation de l'Agence seront assurés sur la base du rapport annuel adopté par le conseil d'administration de l'Agence pour l'année précédente, et du programme de travail pour l'année suivante, tous deux transmis aux États membres, à la Commission, au Conseil et au Parlement européen (art 10 du projet de règlement). Le fonctionnement de l'Agence fera l'objet d'évaluations approfondies à intervalles réguliers, conformément aux normes et aux pratiques de la Communauté.

10. DÉPENSES ADMINISTRATIVES (PARTIE A DE LA SECTION III DU BUDGET GÉNÉRAL)

La création de l'Agence ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires pour la Commission. Le travail effectué actuellement par la Commission sera remplacé par le contrôle et le suivi des activités de l'Agence.

10.1 Incidence sur le nombre d'emplois

Sans objet.

10.2 Incidence financière globale des ressources humaines supplémentaires

Sans objet.

10.3 Augmentation d'autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action, notamment frais induits des réunions de comités et groupes d'experts

Sans objet.