Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)»

(98/C 73/18)

Le 11 septembre 1997, le Conseil a décidé, conformément à l'article 84, deuxième paragraphe, du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a institué un groupe d'étude et nommé M. Whitworth rapporteur.

Au cours de sa 350e session plénière des 10 et 11 décembre 1997 (séance du 10 décembre), le Comité économique et social a nommé M. Whitworth rapporteur général et a adopté l'avis suivant par 93 voix pour et 5 abstentions.

1. La proposition de la Commission

1.1. La directive 95/21/CE [1] établit les obligations à observer par les États membres en matière d'inspection des navires faisant escale dans leurs ports, ainsi que les normes que ces navires doivent respecter. Il s'agit de la principale directive adoptée dans le cadre des efforts déployés jusqu'ici par l'UE en vue de supprimer les navires inférieurs aux normes des eaux européennes.

1.2. Dans son avis sur la première proposition de la Commission concernant cette directive [2], le Comité économique et social en approuvait pleinement les objectifs et formulait un nombre substantiel de commentaires détaillés visant à en rendre les dispositions plus efficaces.

1.3. La directive est entrée en vigueur le 27 juillet 1995. La Commission propose à présent qu'elle soit modifiée de trois points de vue.

a) La portée des obligations en matière de contrôle par l'État du port devrait être élargie de manière à inclure les protocoles et amendements aux conventions internationales énumérées qui ont été adoptés depuis juillet 1995.

b) Les États membres devraient adopter une procédure applicable en l'absence de documents attestant la conformité avec le code ISM (code international de gestion des navires), qui entre en vigueur pour les navires à passagers, ainsi que pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers et les navires-cargos à grande vitesse de plus de 500 tonneaux, le 1er juillet 1998.

c) L'adaptation du corps de la directive en vue d'inclure les futurs amendements aux instruments internationaux couverts par la directive pourrait à l'avenir se faire par le biais de la procédure de comitologie prévue à l'article 19, qui concerne seulement à l'heure actuelle l'adaptation des annexes à cette fin.

2. Observations générales

2.1. Le Comité accueille favorablement les propositions reprises aux points a) et c) ci-dessus. Elles visent à assurer que les obligations en matière de contrôle par l'État du port sont tenues à jour et sont cohérentes avec les obligations internationales en matière de sécurité, sans les retards qu'entraînerait la nécessité d'une modification par voie de directive.

2.2. La proposition b) exige un examen plus détaillé. Le code ISM oblige les compagnies maritimes à élaborer et à appliquer des normes de qualité élevées pour la gestion et le fonctionnement de leurs navires. Cela implique la mise au point de stratégies écrites ainsi que de procédures de fonctionnement et d'urgence, et la définition précise des domaines de responsabilité tant à terre que sur mer. Les gouvernements sont tenus de vérifier que les exigences fixées par le code sont respectées par les compagnies qui développent des activités sur leur territoire, ainsi que par les navires qui opèrent sous leur pavillon, et de délivrer respectivement, le cas échéant, une attestation de conformité à la compagnie et un certificat de gestion de la sécurité à chaque navire. Ces documents figurent parmi ceux que les États membres doivent contrôler en vertu de l'article 6, premier paragraphe, de la directive.

[1] Directive du Conseil 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) — JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

[2] Avis du CES: JO C 393 du 31.12.1994, p. 50.

2.3. Le code ISM entre en vigueur le 1er juillet 1998 pour les navires à passagers, ainsi que pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers et les navires-cargos à grande vitesse de plus de 500 tonneaux. Le Règlement (CE) nº 3051/95 du Conseil [1] prévoyait son application anticipée au 1er juillet 1996 aux transbordeurs rouliers de passagers à destination ou au départ de ports européens quel que soit leur pavillon. Cette proposition a été soutenue sans réserve par le Comité dans son avis [2]. Dans cet avis, le Comité reconnaissait que l'élaboration et l'instauration par les compagnies des procédures exigées ainsi que le contrôle et l'approbation de ces dernières par les autorités compétentes avant la date limite exigeraient un travail considérable.

2.4. L'expérience a confirmé que cet avertissement était justifié. Il existe à présent une crainte répandue que malgré, dans de nombreux cas, les meilleurs efforts des propriétaires et des exploitants, un nombre substantiel des 12 000 navires concernés ne puissent obtenir les documents attestant leur conformité avant l'échéance de juillet 1998.

2.5. Dans ce contexte, la Commission propose maintenant, dans un ajout à l'article 9 de la directive, de rendre obligatoire au 1er juillet 1998 l'immobilisation du navire en l'absence de ces documents, tout en permettant aux États membres, en l'absence de toute autre anomalie, de lever l'ordre d'immobilisation et de permettre au navire de quitter le port en stipulant qu'il se verra refuser l'accès à tout port de la Communauté jusqu'à ce qu'il ait obtenu et soit capable de produire les documents exigés.

2.6. Ainsi, cette modification de la directive rend d'une part obligatoire l'immobilisation des navires ne respectant pas les exigences du code, mais permet d'autre part aux États membres, à leur discrétion, de relâcher les navires non conformes lors de leur première escale dans un port communautaire après le 1er juillet 1998, et de les laisser poursuivre leur voyage, mais uniquement vers des ports de pays tiers. Il y a lieu d'observer que la modification empêcherait un navire immatriculé dans un État membre de regagner son port d'attache pour y obtenir les documents requis. En particulier, il ne pourrait pas invoquer un «cas de force majeure» comme prévu à l'article 11, paragraphe 6, de la directive en la matière.

3. **Observations particulières**

3.1. Le Comité réaffirme son soutien au code ISM, qui est un instrument majeur pour l'amélioration des normes de sécurité maritime au niveau mondial. Il est convaincu que le code devrait être appliqué strictement dans les ports de la Communauté et se félicite donc de la proposition de la Commission de rendre l'immobilisation d'un navire obligatoire en l'absence d'une attestation de conformité et d'un certificat de gestion de la sécurité reconnus.

3.2. Dans le même temps, le Comité reconnaît que des problèmes pratiques substantiels doivent être résolus avant l'entrée en vigueur du code. Le processus d'inspection et d'approbation des procédures à bord que l'administration nationale ou la société de classification doivent entreprendre avant de délivrer une attestation de conformité et un certificat de gestion de la sécurité est long et peut être retardé par des pratiques bureaucratiques. L'immobilisation dans un port de la Communauté en l'absence de ces documents devra vraisemblablement se prolonger pendant une période beaucoup plus longue que ne l'exigerait la réparation d'une anomalie physique à bord du navire. L'immobilisation de tous les navires en infraction après l'échéance du 1er juillet 1998 est susceptible d'entraîner une sérieuse congestion de nombreux ports communautaires, et même dans certains cas d'entraver leurs activités.

3.3. En conséquence, le Comité accepte la proposition de la Commission résumée au paragraphe 2.5 ci-dessus, mais souligne que le mécanisme concernant le refus au navire de l'accès aux autres ports de la Communauté jusqu'à ce qu'il soit en possession d'une attestation de conformité et d'un certificat de gestion de la sécurité valables doit être pleinement appliqué. Cette simple condition mise à part, il ne devrait pas y avoir d'autres dérogations d'aucune sorte, et les dispositions du nouvel article 9 bis proposé devraient être strictement respectées.

3.4. Un point particulier doit être mentionné. Selon les orientations provisoires concernant le contrôle du respect des prescriptions du code ISM publié par le Comité du mémorandum de Paris, la fourniture d'informations acceptables concernant le processus de mise en œuvre du code ISM pourrait valablement remplacer une attestation de conformité et un certificat de gestion de la sécurité. Le Comité estime que cette dérogation potentielle devrait être considérée avec la plus extrême précaution. Il est de la plus haute importance que les dispositions en matière de contrôle par l'État du port soient appliquées de manière uniforme dans toute la Communauté afin que les propriétaires ne soient pas tentés d'envoyer des navires qui ne respectent pas totalement les exigences vers des ports qui leur semblent adopter une attitude plus laxiste en matière d'inspection.

3.5. D'un point de vue plus général, le Comité est convaincu que l'on pourrait s'assurer plus facilement que les navires sont bien en possession de ces documents et de ceux nécessaires au titre des procédures de contrôle par l'État du port grâce à l'adoption d'une procédure de notification préalable et suggère à la Commission d'examiner cette possibilité en vue de son éventuel développement au sein de l'OMI.

---

[1] Règlement (CE) nº 3051/95 du Conseil du 8.12.1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers — JO L 320 du 30.12.1995, p. 14.

[2] Avis du CES: JO C 236 du 11.9.1995, p. 42.

3.6. Le Comité constate qu'après l'élaboration de la proposition de directive, et seulement deux semaines avant l'adoption du présent avis, l'assemblée de l'OMI a adopté, le 27 novembre 1997, une nouvelle résolution relative à la mise en œuvre du code ISM. Le Comité espère que la Commission tiendra compte de cette résolution dans la future mise en œuvre de la directive.

Bruxelles, le 10 décembre 1997.

Le Président
du Comité économique et social
Tom JENKINS

Avis du Comité économique et social sur la «Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions: Promouvoir la sécurité routière dans l'UE — Programme pour la période 1997-2001»

(98/C 73/19)

Le 16 avril 1997, la Commission européenne a décidé, conformément à l'article 198 du Traité, de consulter le Comité économique et social sur la communication susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 12 novembre 1997 (rapporteur: M. Ghigonis).

Lors de sa 350e session plénière des 10 et 11 décembre 1997 (séance du 10 décembre), le Comité a adopté l'avis suivant par 79 voix pour, 1 voix contre et 5 abstentions.

1. **Introduction**

1.1. En 1993, la Commission a lancé un premier programme d'action en matière de sécurité routière [1]. Des progrès considérables ont été réalisés, en grande partie grâce au rôle de promoteur de la Commission et du Parlement européen. Pourtant, la situation est encore loin d'être satisfaisante, comme en témoignent les 45 000 tués et les 1,6 million de blessés par an.

1.2. C'est pourquoi la Commission propose dans la présente Communication une stratégie complémentaire destinée à accélérer les progrès en matière de sécurité routière. Cette stratégie en trois volets qui repose sur le principe selon lequel le coût élevé d'accidents (environ un million d'écus par victime) devrait être pris en compte dans la politique de sécurité des États membres, comprend les éléments suivants:

— collecte et diffusion des informations et des meilleures pratiques, notamment par la mise en place d'un système d'information sur la sécurité routière dans l'UE;

— mesures de prévention des accidents: par exemple limitation de l'absorption d'alcool et de drogues/médicaments par les conducteurs et application de la télématique;

— outils permettant de réduire les conséquences des accidents lorsqu'ils se produisent, notamment le développement de programmes d'évaluation de sécurité et présentation de propositions relatives à diverses mesures techniques.

1.3. Les principaux éléments du programme prévu pour la période 1997-2001 sont donc les suivants:

— une recommandation de la Commission destinée à prendre entièrement en compte les coûts très élevés des accidents de la route par une application plus répandue de l'évaluation coûts-bénéfices dans les mesures de sécurité routière;

— un système d'information intégré pour l'UE recouvrant les informations sur les statistiques d'accidents, les données concernant l'exposition, la mise en œuvre de mesures de sécurité routière, les travaux de recherche, les meilleures pratiques et la mise en application de la législation existante;

— des mesures destinées à lutter contre la conduite en état de fatigue ou sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de drogues;

[1] Communication de la Commission «Pour un programme d'action en matière de sécurité routière» (COM(93)246 final).