



L'INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER

L'Institut Français de la Mer met à la disposition de l'ensemble de la communauté francophone une base de données des textes maritimes en langue française.
Le texte ci-dessous (© IFM) est libre de téléchargement.

Fiche documentaire

Avril 2007

Sécurité, le « paquet *Erika 3* »

Comité local de l'IFM – Toulon Provence

Le projet de directives communautaires sur la sécurité en mer, baptisé « *Erika 3* », a été présenté et adopté en assemblée plénière du Parlement européen les 28 et 29 mars à Strasbourg. Il s'agit du troisième changement intervenant dans la législation depuis le naufrage de l'*Erika* le 12 décembre 1999.

Le contenu

Élaboré fin 2005 par la Commission européenne, ce projet, qui complète les directives contenues dans les paquets « *Erika 1* » (mars 2000) et « *Erika 2* » (décembre 2000) porte sur :

- Le respect des obligations des États du pavillon.
- Des modifications aux directives :
 - sur les sociétés de classification ;
 - sur le contrôle par l'État du port ;
 - sur la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires.

Avril 2007

1

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris - Tél : 01 53 89 52 08

<http://institutdelamer.org> ou <http://ifmer.org> ou <http://ifm.free.fr> - e-mail : ifm@free.fr

- Trois propositions concernant :
 - une directive sur les enquêtes après accidents ;
 - une directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires ;
 - un projet de règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident.

État du pavillon

Ce chapitre dispose l'adoption par la législation européenne des différentes réglementations de l'OMI sur l'État du pavillon. « *Chaque État membre doit veiller à la conformité avec les standards internationaux des navires battant son propre pavillon. C'est le chaînon manquant de la législation européenne actuelle.* »

Par ailleurs le premier enregistrement d'un navire sous pavillon d'un État membre est soumis à la condition que cet État s'assure que le navire est conforme aux différentes réglementations internationales, faute de quoi l'État s'expose à des sanctions. Sont particulièrement « visés » par cette mesure les 3 plus gros pavillons des 27 : Chypre, Grèce et Malte.

Contrôle par l'État du port

Il s'agit de rendre plus dissuasif le régime communautaire de contrôle de l'État du port et de renforcer la qualité et la régularité des contrôles. L'Agence européenne de sécurité maritime doit créer une base de données sur les navires à inspecter en priorité, notamment les pétroliers et chimiquiers de plus de 12 ans d'âge et les navires à passagers qui devront être inspectés à 100 %.

Le rôle des pilotes et des autorités portuaires est renforcé dans le cadre de la détection d'éventuels problèmes à bord d'un navire.

Les navires retenus plus de 2 fois en 36 mois dans un port européen pourront se voir interdits d'escale dans les pays membres.

Suivi du trafic

Il est proposé de créer un système de gestion et d'information sur le trafic maritime communautaire et de donner ainsi à l'Union européenne les moyens d'une véritable politique de sauvegarde maritime, élément de base d'une possible future « garde-côte » européenne.

La Commission a engagé dans ce sens le développement du projet « SafeSeaNet », plate-forme d'échanges de données entre les administrations maritimes des États membres.

La sécurité des pêcheurs est également un souci, il est donc proposé que les navires de pêche soient dotés de systèmes d'identification automatique (AIS – automatic identification system) afin de réduire les risques de collision.

Enquêtes après accidents

Contrairement au secteur aérien, la réglementation sur les enquêtes dans le transport maritime manque d'harmonisation et ne présente pas le même caractère contraignant. Il est donc difficile de tirer valablement les leçons d'accidents majeurs et d'en comprendre les causes pour mieux faire progresser la sécurité maritime.

Il s'agit donc de préparer une directive proposant des principes communs pour la conduite des enquêtes maritimes, dans le respect des recommandations de l'Organisation

maritime internationale (OMI), ainsi qu'un système de mise en commun des résultats de ces enquêtes. Cette directive offrira en outre une plate-forme de coopération technique qui contribuera à renforcer les liens entre administrations nationales.

Responsabilité civile des propriétaires de navires

L'industrie maritime bénéficie d'un privilège, injustifié aux yeux de la Commission, en matière de responsabilité en raison des limitations apportées par les différents régimes.

La Commission propose de travailler sur une directive selon les principes suivants :

- La convention internationale CLC/FIPOL de 1992 sur la pollution par hydrocarbures sera conservée, mais améliorée.
- La convention HNS (*hazardous and noxious substances*) de 1996 sur la pollution par substances chimiques et la convention de 2001 sur la pollution par hydrocarbures de soute, dont la mise en vigueur est prévue en 2008 (au plus tôt), devront être ratifiées par tous les membres.
- La convention de l'OMI de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, bien que modifiée en 1996, devra faire l'objet d'un processus de révision pour lequel la commission demandera à être mandatée.

En outre, pour répondre à la demande expresse du Parlement européen, la Commission étudiera la possibilité d'imposer une assurance à tous les navires circulant dans les eaux européennes.

