



Mise à jour – juin 2005

Mers plus sûres : un combat bien engagé



Le chemin parcouru depuis l'accident du Prestige

Le mercredi 13 novembre 2002, le *Prestige*, pétrolier à simple coque de 26 ans appartenant à une compagnie libérienne et battant pavillon des Bahamas, transportant 77 000 tonnes de fioul lourd, était victime d'une voie d'eau au large de la Galice. Le 19 novembre, il se brisait, puis coulait à 270 km des côtes espagnoles. Trois ans après l'échouement de l'*Erika*, plusieurs milliers de tonnes de fioul lourd se répandirent de nouveau dans la mer et polluèrent le littoral espagnol et les côtes françaises.

Depuis le naufrage du *Prestige*, la Commission a mené d'importantes initiatives qui sont ici décrites et qui ont permis de doter l'Union européenne de règles plus strictes dont il faut aujourd'hui assurer la mise en œuvre et le respect. Depuis le 21 octobre 2003, aucun pétrolier à simple coque transportant des pétroles lourds n'est plus autorisé à rentrer ou sortir des ports des Etats membres. De même, grâce aux nouvelles dispositions internationales adoptées par l'OMI (Organisation Maritime Internationale) à l'initiative de l'UE, le transit de vieux pétroliers à simple coque transportant du fioul lourd comme l'*Erika* et le *Prestige* à proximité des côtes de l'UE et partout dans le monde est interdit depuis le 4 avril 2005.

L'Union européenne dispose aujourd'hui d'une Agence européenne pour la sécurité maritime chargée de veiller à la bonne mise en œuvre de la législation communautaire en matière de sécurité maritime et dont les missions s'étendent désormais à la lutte contre la pollution, à la formation des marins et à la sûreté, c'est-à-dire la protection contre les attaques extérieures. Deux fois par an, est publiée au Journal Officiel une liste « noire » des navires interdits d'accès dans les ports de l'UE parce qu'ils ne satisfont pas aux normes de sécurité maritime en vigueur. L'UE évolue également vers un régime de sanctions à l'encontre des contrevenants responsables d'actes volontaires (dégazage par exemple) ou de négligence grave.

L'efficacité de cet arsenal législatif dépend désormais de son application effective par les Etats membres, notamment en termes d'inspections et de contrôle des navires. De plus la législation communautaire actuelle ne couvre pas certains aspects essentiels. La Commission travaille donc sur un nouvel ensemble de propositions législatives, notamment en matière d'enquêtes sur les accidents maritimes, d'indemnisation des victimes de marées noires et de responsabilité des différents acteurs.

Les avancées depuis le naufrage du *Prestige*

Après les premières mesures adoptées au lendemain du naufrage de l'ERIKA, les paquets ERIKA-I et ERIKA-II (voir annexe), la Commission a réagi à l'accident du *Prestige* en lançant plusieurs initiatives visant à renforcer encore la sécurité maritime et à prévenir les risques de pollution dans les eaux communautaires.

a. Les mesures générales prises par la Commission au lendemain du naufrage.

La Commission a réagi très rapidement au naufrage du *Prestige* et adopté, le **3 décembre 2002**, une **Communication** sur le renforcement de la sécurité maritime, comportant notamment les éléments suivants:

- Accélération du calendrier d'établissement de l'**Agence européenne pour la sécurité maritime**, créée dans le paquet ERIKA-II (voir ci-dessous), afin qu'elle puisse commencer à travailler six mois avant la date prévue. En outre, les missions de l'Agence ont été étendues à trois nouvelles tâches, en matière de lutte contre la pollution (en mettant des moyens additionnels – équipements et navires anti-pollution - à la disposition des Etats membres), de niveau minimal de formation des marins et de sûreté.

Des missions étendues pour l'Agence

- La **lutte contre la pollution** causée par les navires. L'Agence fournira une assistance technique et scientifique aux Etats membres et la Commission dans le domaine de la lutte anti-pollution Elle pourrait notamment affréter des navires et du matériel de dépollution spécialisés en complément des moyens déjà engagés par les Etats membres. La Commission a présenté d'ailleurs une proposition de règlement pour le financement pluriannuel de cette tâche.
 - La **sûreté maritime**. Pour faire face aux menaces liées au terrorisme, l'Agence devrait contribuer à l'application du règlement 725/2004 sur la sûreté des navires et des installations portuaires. L'Agence pourrait ainsi assister la Commission dans le cadre du régime d'inspections proposé en vue de vérifier l'efficacité des procédures de contrôle de l'application des différents systèmes nationaux.
 - La **formation des gens de mer**. L'Agence devrait assister la Commission dans le contrôle de l'application par les pays tiers des dispositions de la Convention STCW (Convention de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de brevet et de veille de 1978, telle qu'elle a été modifiée).
- Développement du réseau télématique communautaire de **suivi du trafic** maritime en application du paquet ERIKA-II, au travers de la mise en place du projet SafeSeaNet qui permet aux Etats membres depuis février 2004 d'échanger leurs informations sur les mouvements de navires et leurs cargaisons et doit faciliter à terme l'identification des navires « à risque » dès leur entrée dans les eaux de l'union européenne. La Commission a achevé le développement du système SafeSeaNet en octobre 2004 et l'Agence en assure désormais l'exploitation.
 - Convocation des Etats membres à plusieurs reprises en vue d'accélérer la préparation de plans pour l'accueil des navires en détresse dans des **lieux de refuge**. Ces réunions ont été suivies d'une campagne d'évaluation effectuée par la Commission, assistée de l'Agence, en vue de vérifier dans chaque Etat membre la mise en œuvre de ces plans. Sur la base des données ainsi recueillies, la Commission proposera les modifications appropriées de la directive sur le suivi du trafic (voir paquet ERIKA-II en annexe). Par ailleurs, la Commission a pris l'initiative de lancer sans attendre une étude sur la garantie et l'indemnisation des dommages liés à l'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge, en vue de proposer, le cas échéant, des mesures législatives appropriées. Un rapport de l'université d'Oslo commandé sur ce thème par l'Agence européenne de sécurité maritime, suite à la demande de la Commission, a été présenté au Parlement européen et au Conseil début 2005.



Mesures d'élimination accélérée des pétroliers à simple coque et d'interdiction du transport d'hydrocarbures lourds dans ce type de navires

Dès le 20 décembre 2002, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil une **proposition de règlement** en vue de procéder à:

- l'interdiction immédiate du transport d'hydrocarbures lourds dans les pétroliers à simple coque,
- l'accélération du retrait des pétroliers à simple coque battant pavillon des Etats Membres de l'UE ou opérant dans les ports européens et
- des contrôles techniques renforcés des pétroliers à simple coque de plus de 15 ans qui rentrent dans les ports de l'UE.

Depuis le 21 octobre 2003, date à laquelle le nouveau règlement est entré en vigueur, aucun pétrolier à simple coque transportant des pétroles lourds n'est plus autorisé à entrer ou sortir des ports des Etats membres.

b. Vers une interdiction totale du transport des pétroles lourds dans les pétroliers à simple coque au niveau mondial.

Le règlement communautaire relatif à l'interdiction du transport de fioul dans des pétroliers à simple coque ne s'applique pas aux pétroliers naviguant à proximité des côtes européennes qui n'entrent pas dans les zones maritimes sous la juridiction des Etats membres. Parallèlement à l'adoption de ce règlement, les 15 Etats Membres de l'Union européenne et la Commission ont donc demandé à l'OMI (Organisation Maritime internationale) de **modifier la convention internationale pour la prévention de la pollution marine (MARPOL)** afin que des mesures similaires s'appliquent au niveau mondial. La Commission reste en effet convaincue de la nécessité d'un cadre unique de règles strictes en matière de sécurité maritime pour tous les opérateurs au niveau international.

La décision définitive de modifier la convention MARPOL a été prise, après des mois d'intenses négociations le 4 décembre 2003 à Londres et les nouvelles normes sont entrées en vigueur 16 mois après leur adoption, c'est-à-dire le 4 avril 2005.

Il s'agit d'un succès remarquable de l'UE qui a réussi à faire modifier la convention MARPOL afin d'appliquer à la flotte mondiale des pétroliers un régime similaire à celui de l'UE.

Les nouvelles dispositions internationales obligatoires prévoient, sur le modèle des mesures adoptées par l'UE:

- **l'obligation de transporter les produits pétroliers les plus dangereux exclusivement dans des pétroliers à double coque.** En effet, l'OMI a adopté les définitions proposées par l'UE concernant les types de produits pétroliers lourds les plus polluants. Le transit de vieux pétroliers à simple coque transportant du pétrole lourd (comme l'Erika et le Prestige) à proximité des côtes de l'UE est donc interdit depuis le 4 avril 2005. Par ailleurs, tous les Etats côtiers du monde auront le droit d'interdire aux pétroliers à simple coque qui ne répondent pas aux nouvelles limites d'âge et aux nouvelles exigences de contrôle technique prévues par la convention MARPOL d'entrer dans leurs ports et dans les eaux relevant de leur juridiction;
- **un programme accéléré de retrait progressif des pétroliers à simple coque.** Hormis quelques exceptions mineures, les pétroliers à simple coque ne pourront pas rester en service au-delà de 2010. Les exceptions prévues par l'OMI concernent un nombre limité de pétroliers à simple coque qui pourront opérer jusqu'en 2015 tout en étant soumis à des inspections techniques régulières et plus rigoureuses;
- **l'extension et la mise en œuvre précoce du régime spécial d'inspection des pétroliers pour évaluer le bon état structurel des pétroliers à simple coque de plus de 15 ans.** Tous les pétroliers à simple coque, y compris les plus petits qui avaient été initialement écartés, seront désormais soumis au «système d'évaluation de l'état des navires» (ou «Condition Assessment Scheme» - CAS), dès l'âge de 15 ans. Le CAS est un régime supplémentaire d'inspections renforcées spécialement élaboré pour détecter les faiblesses structurelles des pétroliers à simple coque. Les pétroliers, même relativement récents, qui ne satisfont pas à l'épreuve du système d'évaluation pourront ne pas être autorisés à entrer dans les ports de l'UE ou à battre le pavillon d'un pays de l'UE.

Une attention particulière aux pays voisins de l'Union européenne.

La vulnérabilité des mers Baltique et Méditerranée au passage croissants des pétroliers préoccupent les pays riverains et démontrent la nécessité de développer et d'intensifier le volet « sécurité maritime » de la coopération entre l'Union européenne et ses voisins, tout particulièrement dans le cadre du dialogue instauré au sein du partenariat énergétique UE/Russie.

c. La perspective d'une pénalisation des rejets polluants en mer.

La Commission a présenté le 5 mars 2003 une proposition de directive visant à mettre en place un système de sanctions pour les auteurs de pollution dès lors qu'ils ont commis une négligence grave.

Après deux années de négociations, le Parlement européen et le Conseil se sont mis d'accord sur le texte qui doit encore être adopté formellement pendant l'été 2005.

Le Conseil devrait adopter en parallèle une décision cadre visant le renforcement du cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

Ce nouveau régime, applicable à l'échelle des 25 Etats membres, s'appuie sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et vise à responsabiliser davantage tous les maillons de la chaîne du transport maritime en renforçant le dispositif mis sur pied par la Convention MARPOL.

d. La Commission appelle les Etats membres à mettre en œuvre la législation communautaire et à renforcer les inspections.

Contrôles des navires dans les ports.

Les Etats membres doivent consacrer des **ressources suffisantes au contrôle des navires dans les ports**, en application des mesures décidées dans le cadre du paquet ERIKA I (voir ci-dessous). La Commission invite les Etats membres à assurer un niveau suffisant d'inspection dans tous leurs ports et lieux de mouillage sous peine de les voir devenir de véritables "ports de complaisance". De même, elle leur demande de recruter un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler au moins 25% des navires ainsi que l'exigent les règles européennes en vigueur. La Commission entend rester particulièrement vigilante sur ce point. Ainsi, suite à l'action de la Commission, la France a été condamnée par la Cour de Justice pour l'insuffisance de ses contrôles, malgré une remontée du nombre des inspections depuis 2002. Par ailleurs, des mesures seront proposées pour renforcer le rôle des pilotes dans la détection précoce des navires sous normes entrant dans les ports ou en transit devant les côtes des Etats membres.

La Commission publie également tous les six mois au journal officiel la liste des navires sous-normes qui se sont vus refuser l'entrée dans les ports européens en application de la législation sur le contrôle par l'Etat du port adoptée après l'accident de l'ERIKA. Depuis juillet 2003 et l'application complète de cette législation, 37 bateaux ont été bannis, dont 23 vraquiers, représentant 12 pavillons distincts. L'Agence européenne pour la sécurité maritime publie également sur son site une liste à jour des navires bannis qui reprend l'historique des interdictions prises par les Etats. Cette dernière liste est disponible à l'adresse suivante : <http://www.emsa.eu.int/end903d003d010d001.html>

e. Les intérêts vitaux de l'Union européenne doivent être mieux défendus et représentés au plan international.

Les côtes européennes, en particulier le littoral atlantique et la Méditerranée, sont extrêmement vulnérables aux risques de pollutions majeures accidentelles. Or, le transport maritime international reste dominé par le dogme de la liberté des mers et de l'impunité de l'Etat du pavillon. La Commission juge nécessaire l'adoption de mesures de sécurité maritime fortes au **plan international**, notamment par le biais de règles de navigation plus strictes pour les navires transportant des marchandises polluantes, ainsi que par un renforcement du contrôle des Etats du pavillon. Une telle démarche devrait s'accompagner d'une réflexion en profondeur sur l'adéquation du droit international, et en particulier de la **Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer**, qui date de 1982, face aux risques croissants liés au transit de navires – parfois en mauvais état - chargés de substances polluantes. La société civile semble à juste titre de moins en moins prête à accepter les coûts économiques et environnementaux énormes de pollutions telles que celles de l'*Erika* et du *Prestige*, au nom de la liberté des mers. Les principes en vigueur devraient être réexaminés dans le sens d'une plus grande protection des intérêts légitimes des Etats côtiers.

Par ailleurs, la défense des intérêts de l'Union au plan international suppose que la Communauté **puisse faire pleinement entendre sa voix dans les instances internationales** concernées, et en particulier au sein de l'**Organisation maritime internationale** (OMI). Or, la Commission européenne ne dispose au sein de cette institution que d'un strapontin **d'observateur**, qui ne correspond absolument pas à l'étendue de ses compétences dans le domaine de la sécurité maritime ni au rôle moteur qu'elle joue au sein de l'OMI.

Il importe désormais que ce rôle d'impulsion soit pleinement reconnu et que l'UE devienne **membre à part entière de l'OMI**. Ainsi l'Union européenne élargie, forte de ses 25 membres, pèsera efficacement sur les décisions de cette organisation plutôt que d'agir de façon dispersée. La Commission a demandé en avril 2002 au Conseil un mandat de négociation à cette fin. Cette demande n'a pas encore été suivie d'effet mais la Commission espère que les Etats membres comprendront l'importance de cette adhésion pour que l'UE puisse infléchir le rôle de l'OMI dans le sens d'une plus grande sécurité et d'une meilleure prévention des pollutions marines.

f. Des marins mieux formés pour une sécurité accrue

Au vu des catastrophes maritimes récentes, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le 17 novembre 2003 une nouvelle directive qui met en place une procédure de reconnaissance à l'échelle communautaire des brevets d'aptitude délivrés par les pays tiers qui respectent les exigences de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée par l'Organisation maritime internationale en 1978 (Convention STCW). L'objectif de cette législation est de veiller à ce que les gens de mer des pays tiers travaillant à bord des navires communautaires soient formés et obtiennent leur brevet conformément aux exigences internationales minimales définies dans la version modifiée de la Convention.

Des nouvelles propositions pour renforcer la sécurité maritime

Afin de renforcer encore le niveau de sécurité maritime dans les eaux de l'Union européenne et après les paquets ERIKA-I et ERIKA-II, la Commission européenne a l'intention de proposer un « troisième paquet de mesures législatives » qui comprendra :

- Le renforcement de la qualité du pavillon européen

L'élargissement de l'Europe à 25 Etats membres, en particulier avec l'arrivée de Malte et Chypre, a fait de l'Union européenne une puissance maritime majeure, représentant 25 % de la flotte mondiale. Dans ce contexte, il est essentiel que des règles strictes soient posées pour assurer une qualité exemplaire des pavillons européens. La Commission exigera par conséquent des Etats membres qu'ils contrôlent effectivement le respect des normes internationales par les navires battant leur pavillon et disposent à cette fin d'une administration maritime opérant selon des critères de qualité.

- L'amélioration des règles en vigueur concernant les sociétés de classification

La proposition vise à clarifier le rôle des organismes habilités à effectuer des tâches d'inspection, de visite et de certification des bateaux au nom des Etats membres, dans une logique d'indépendance, de compétence et de responsabilisation. Il est également prévu de réformer le système actuel de sanctions en cas de mauvaises performances des sociétés de classification, en y introduisant des mécanismes de sanction plus graduels et plus flexibles.

- La refonte de la législation en matière de contrôle par l'Etat du port

La Commission a l'intention de procéder à une refonte de la législation applicable en matière de contrôle par l'Etat du port, tout en renforçant certaines dispositions essentielles du texte. Il s'agit en particulier d'étendre l'arme du bannissement afin d'éliminer plus radicalement des eaux communautaires les navires sous-normes.

- La modification de la législation existante en matière de système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime

La Commission poursuit deux objectifs principaux : intégrer dans la directive les acquis du réseau d'échanges de données SafeSeaNet, mis en place par la Commission et exploité par l'Agence européenne de sécurité maritime, et clarifier les règles et procédures applicables en matière d'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge.

- La mise en place d'un cadre commun pour la conduite des enquêtes après accidents

En contraste frappant avec la situation dans le secteur aérien, la réglementation internationale sur les enquêtes dans le transport maritime souffre d'un défaut d'harmonisation et de caractère contraignant. Afin de répondre à cette lacune, la Commission propose la mise en place d'un cadre juridique garantissant l'efficacité, l'objectivité et la transparence des enquêtes maritimes après accidents, ainsi que l'amélioration de la coopération et de la circulation des informations entre les Etats membres.

- Un règlement sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages aux passagers en cas d'accident maritime

La Commission propose la mise en place d'un régime juridique uniforme dans toute l'Europe pour renforcer la protection des passagers, sur la base des dispositions du protocole à la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

- La révision des règles applicables en matière de responsabilité civile des propriétaires de navires

La Commission entend contribuer à la mise en place de règles en matière de responsabilité civile des propriétaires de navires en cas de dommages aux tiers, qui contribuent effectivement à prévenir les dommages et à en garantir la réparation.

Cette septième proposition de directive du paquet comprendra deux mesures: d'une part, un dispositif visant à dé plafonner la responsabilité civile, d'autre part un régime d'assurance obligatoire pour tous les navires dans les eaux de l'Union européenne.

ANNEXE

Les mesures prises au lendemain du naufrage de l'*ERIKA* pour éviter les accidents de pétroliers

Après l'échouement de l'*Erika* le 12 décembre 1999, l'Union européenne avait considérablement renforcé son arsenal législatif pour combattre la navigation de complaisance et mieux protéger l'Europe contre les risques de marées noires accidentelles.

Deux séries de propositions législatives ont été successivement proposées par la Commission, **les paquets Erika-I (mars 2000) et Erika-II (décembre 2000)**, avec comme double objectif :

- d'une part de renforcer la législation existante en matière de contrôle dans les ports et de suivi des sociétés de classification ;
- et d'autre part de proposer de nouvelles mesures visant notamment l'accélération de l'élimination des pétroliers à simple coque, le renforcement du contrôle du trafic dans les eaux européennes, la création d'une Agence européenne de sécurité maritime et la création d'un fonds complémentaire d'indemnisation des dommages de marées noires (le fonds COPE).

A l'exception de la proposition concernant l'indemnisation des victimes de marées noires, pour laquelle les Etats membres ont préféré renvoyer le dossier à l'OMI, toutes les autres mesures ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil en 2001 et 2002.

a. Le paquet Erika I

Le paquet **ERIKA-I** concerne les lacunes les plus graves de la législation communautaire en matière de sécurité maritime révélées par la marée noire de décembre 1999.

En premier lieu, il **renforce la directive en vigueur relative au contrôle des navires par l'État du port**. En effet, il en va de la sécurité maritime comme de la sécurité routière : le meilleur élément dissuasif, c'est la « peur du gendarme ». Il faut donc impérativement augmenter le nombre et l'intensité des contrôles dans les ports européens. En vertu des nouvelles dispositions, sur les 11 000 navires inspectés en moyenne chaque année, 4000 navires « à risque » feront l'objet d'une inspection approfondie, au lieu de 700 actuellement. En outre, les navires qui ont été déclarés plusieurs fois en mauvais état à l'issue d'une inspection seront mis sur une liste noire et l'accès aux ports de l'UE leur sera refusé. En application de cette disposition une première liste a été publiée au Journal Officiel, le 25 juillet 2003. Une seconde publication est intervenue le 30 septembre identifiant tous les navires bannis des ports européens entre le 1er novembre 2003 et le 3 août 2004. Parallèlement, l'Agence européenne de la sécurité maritime publie sur son site Web, à la demande la Commission, une liste régulièrement mise à jour des navires interdit d'accès dans les ports de l'Union européenne. Au titre de la dernière liste publiée, huit navires ont été interdits d'accès dans les ports de l'Union européenne entre le 1er septembre 2004 novembre 2004 et le 31 mars 2005. Ils battaient le pavillon de 4 États: Algérie (2), Panama (2), Saint-Vincent-et-Grenadines (2) et Turquie (2). La liste comporte quatre navires vauquiers, ainsi que deux chimiquiers, un pétrolier et un navire à passager.

Ensuite, il **renforce la directive en vigueur régissant les activités des sociétés de classification** qui vérifient la sûreté de la structure des navires pour le compte des Etats du pavillon. Les critères de qualité applicables aux sociétés de classification ont été renforcés. Pour obtenir l'agrément communautaire les autorisant à exercer leurs activités dans l'UE, les sociétés de classification devront respecter ces critères renforcés. La qualité de leurs prestations fait également l'objet d'une surveillance rigoureuse. La Commission, avec l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, procède ainsi à l'évaluation de chaque organisme agréé au moins tous les deux ans. Dans plusieurs cas, cela a permis de mener des actions correctrices concrètes en partenariat avec les organismes concernés. Les statistiques disponibles montrent d'ores et déjà une amélioration généralisée de la performance des

organismes agréés sous le régime de la directive communautaire. Ceci étant dit, la Commission reste vigilante et en cas de mauvaise performance, tout organisme agréé fautif pourra faire l'objet de sanctions pouvant aller jusqu'au retrait temporaire ou permanent de l'agrément communautaire.

Enfin, il a **établi un calendrier pour le retrait progressif d'exploitation des pétroliers à simple coque dans le monde**. Les pétroliers à double coque assurent une meilleure protection de l'environnement en cas d'accident. Se fondant sur cette constatation, l'OMI a décidé que tous les pétroliers construits à partir de 1996 devaient être à double coque. Le remplacement progressif des pétroliers à simple coque par des doubles coques a toutefois été étalé sur une très longue période, qui se terminera en 2026. L'UE a insisté pour accélérer ce processus et a réussi à l'imposer au plan international : conformément aux nouvelles normes internationales et communautaires, les derniers pétroliers à simple coque se verront interdire l'accès aux eaux de l'UE dès 2015.

La Commission regrette toutefois que le calendrier figurant dans sa proposition initiale n'ait pas été maintenu, ce qui aurait pu permettre d'éviter l'accident du *Prestige*. En vertu du règlement finalement adopté par le Parlement européen et le Conseil, l'exploitation du *Prestige* devait s'arrêter le 15 mars 2005 au plus tard. Or, si le calendrier proposé par la Commission avait été maintenu, le *Prestige* aurait du être mis hors service le 1er septembre 2002.

En effet, la proposition initiale de la Commission indiquait que les pétroliers à simple coque de catégorie 1 tels que l'*Erika* ou le *Prestige* devraient être retirés à l'âge de 23 ans. Si cette disposition avait été en vigueur, le *Prestige* n'aurait pas été autorisé à pénétrer dans un port de l'Union européenne à compter du 1er septembre 2002 (date d'application du règlement final) puisqu'il avait plus de 23 ans à cette date.

Calendrier de mise en œuvre du paquet Erika I

Ces trois mesures ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil en décembre 2001.

Le Conseil européen qui s'est tenu à Nice en décembre 2000 a toutefois invité les Etats membres à mettre en œuvre les dispositions du paquet ERIKA de manière anticipée. La Commission attendait que les États membres procèdent au recrutement du personnel d'inspection des navires qui sera rendu nécessaire par la mise en œuvre des nouvelles mesures.

Au niveau de la transposition, tous les Etats membres ont communiqué à la Commission leurs mesures nationales de transposition. La Commission procède à l'examen de ces mesures.

b. Le paquet Erika II

Le paquet **Erika II** comporte trois mesures supplémentaires destinées à renforcer en profondeur le niveau de sécurité maritime dans les eaux de l'Union européenne. Cet ensemble de mesures comprend :

- la création d'une **Agence européenne pour la sécurité maritime** chargée d'améliorer l'efficacité de l'application des règles communautaires en matière de sécurité maritime. Une pression de plus en plus importante est exercée sur les Etats membres et les pays candidats à l'adhésion pour qu'ils appliquent une série d'exigences nouvelles de sécurité et harmonisent leurs procédures d'inspection et de contrôle. La nouvelle agence les soutiendra dans leur effort en rassemblant des informations, en gérant une base de données sur la sécurité maritime, en contrôlant les sociétés de classification et en organisant des inspections dans les États membres au titre du contrôle par l'État du port. Elle facilite en outre l'échange de bonnes pratiques entre les États membres et apporte une assistance technique à la Commission dans tous les domaines liés à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution marine. L'Agence est désormais opérationnelle et la décision a été prise de l'implanter à Lisbonne.

- la mise en place d'un système de suivi et d'information visant à améliorer la **surveillance du trafic** dans les eaux européennes. Les États membres sont dotés de pouvoirs accrus pour intervenir en cas de menace d'accident ou de pollution. Les navires traversant les eaux communautaires doivent être équipés de systèmes d'identification automatique pour la communication automatique avec les autorités côtières, ainsi que d'enregistreurs des données du voyage (boîtes noires) dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents. La directive améliore les procédures pour les échanges de données sur les cargaisons dangereuses et permet aux autorités compétentes d'empêcher des navires d'appareiller lorsque les conditions météorologiques sont très mauvaises. Elle exige en outre que chaque État membre maritime établisse des plans d'urgence pour l'accueil des navires en difficulté dans des zones de refuge.
- en troisième lieu, la Commission avait proposé un mécanisme permettant d'améliorer l'**indemnisation des victimes de marées noires (le Fonds COPE)**, et en particulier de relever les plafonds des indemnisations en cas de marée noire de grande ampleur dans les eaux européennes jusqu'à **1 milliard €**, alors que le plafond fixé à cette date était d'environ 200 millions €. Jusqu'à présent, le Conseil des ministres n'a pas été en mesure d'adopter cette proposition et a préféré porter la discussion à l'OMI en vue d'obtenir un accord applicable au plan mondial. Un protocole à la Convention FIPOL, calqué sur le modèle du Fonds COPE européen, a ainsi été adopté en mai 2003 portant création d'un fonds complémentaire. Le montant disponible pour l'indemnisation des victimes dans les États membres de ce nouveau fonds serait désormais de 872 millions € pour chaque sinistre survenant après l'entrée en vigueur du protocole. Dans une décision du Conseil des Ministres adoptée en mars 2004 sur proposition de la Commission, les États membres ont pris l'engagement de ratifier ce protocole. Ce n'est que début mars 2005 que le protocole est entré en vigueur avec cependant un nombre limité d'États membres. Il importe donc désormais que tous les autres États membres deviennent également parties contractantes au protocole.

Calendrier de mise en œuvre du paquet Erika II

Les deux premières mesures ont été adoptées par le Parlement et le Conseil en juin 2002. Le règlement créant l'Agence européenne pour la sécurité maritime est entré en vigueur en août 2002 : l'agence est devenue opérationnelle au cours de l'année 2003 et elle est installée à Lisbonne. La directive sur la surveillance du trafic maritime devait être transposée par les États membres pour le 5 février 2004. Seuls trois États membres (Belgique, Italie et Finlande) n'ont pas encore transposé intégralement la directive. La Commission a pris la décision de saisir la Cour de justice à ce propos.

MEMO est préparé par l'unité Stratégie, coordination, information et communication de la DG Energie et Transports. N'hésitez pas à nous contacter pour de plus amples informations (tel +32 2 2968 042)
Visitez notre site Internet : http://europa.eu.int/comm/dqs/energy_transport/index_fr.html

Abonnez-vous à DIGEST, notre lettre de nouvelles électronique et hebdomadaire "**Energy and Transport in Europe Digest**" à partir de la page Internet
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html