



## **Sécurité des Navires de Croisières Aperçu du cadre réglementaire International et Européen**

Le transport maritime, et la croisière en particulier, sont des industries lourdement réglementées. La législation Européenne et Internationale s'applique aux navires de croisières dans de nombreux domaines de compétences, incluant la sécurité, la sûreté, la responsabilité, les droits du consommateur et l'environnement. Le but de cette note d'information est de présenter brièvement les points clés de la législation régissant la sécurité d'un navire de croisière, d'un point de vue global et européen.

### **1. Règles générales**

L'organisme global chargé de la réglementation du transport maritime est l'Organisation Maritime International (OMI), située à Londres. L'OMI est une division technique qui appartient à l'Organisation des Nations Unies. Depuis sa création en 1948, l'OMI et ses 170 pays membres ont activement élaboré un cadre réglementaire abordant tous les aspects du transport maritime. L'OMI établit les règles par le biais de conventions. Ces dernières sont ensuite ratifiées et appliquées par ses pays membres. Les conventions clés abordant la sécurité maritime, incluent notamment la Convention sur la Sécurité de la Vie en Mer (*Convention on Safety of Life at Sea – SOLAS*) et la Convention Internationale sur les Normes de Formation, de Certification et de Veille des Marins (STCW).

SOLAS traite des normes internationales de construction, d'équipement et d'exploitation des navires. Elle inclut des exigences spécifiques quant à l'architecture et la stabilité des navires de croisières, afin de considérer ce type particulier de navires. En outre, elle réglemente les standards et la disponibilité des équipements de sauvetage. En complément, elle intègre et rend obligatoire le Code International de Gestion de la Sécurité (*International Safety Management Code ou Code ISM*), qui fournit une norme internationale pour la gestion sûre et l'exploitation de navires, ainsi que pour la prévention de la pollution. La convention SOLAS traite également, de manière significative, de la sûreté du navire par le Code International de Sécurité des Installations Portuaires (*International Ship and Port Facility Security Code ou Code ISPS*). Ce code régit les critères de sécurité très stricts liés aux navires et aux ports, y compris des contrôles d'accès des passagers, la nomination des officiers de sûreté du navire, et l'élaboration de plans de sûreté du navire.

La Convention STCW se concentre sur les normes de formation et les procédures de travail des marins, incluant les officiers et les commandants. Elle comprend des exigences spécifiques de formation des équipages de navires à passagers, telles que la formation à la gestion de foule en cas d'évacuation d'urgence.

Concernant l'impact environnemental du transport maritime, la Convention pour la Prévention de la Pollution (MARPOL) est la clé. Elle couvre la prévention de la pollution du milieu marin par les navires, pour des raisons opérationnelles ou accidentelles. MARPOL contient également par exemple des dispositions quant à la pollution atmosphérique et la gestion des déchets. Elle réglemente également la

position des réservoirs de carburant dans des zones protégées du navire, avec le but de minimiser les risques de déversement en cas d'accident.

La responsabilité des transporteurs en ce qui concerne les réclamations de passagers est représentée par la Convention d'Athènes. Cette convention n'a pas encore été ratifiée par de nombreux pays de l'Union Européenne, et n'est pas encore entrée en vigueur sur le plan international. Chaque navire de croisières est toutefois assuré par le système international des Clubs P&I, qui fournissent une couverture financière conséquente.

Les dommages environnementaux causés par un navire sont également assurés par le système des Clubs P&I. Des niveaux additionnels de couverture sont garantis par la Convention sur la Limitation de Responsabilité pour les Créances Maritimes (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims ou LLMC*), et par la Convention sur la Responsabilité Civile pour Dommages de Pollution due aux Hydrocarbures (*Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*).

Enfin, la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer (Convention on the Law of the Sea ou UNCLOS) met en avant les droits et obligations des navires effectuant des voyages internationaux.

#### **Liste des règles internationales les plus importantes :**

- Convention Internationale sur la Sécurité de la Vie en Mer (SOLAS)
- Convention Internationale sur les Lignes de Charge
- Code International de Gestion de la Sécurité (ISM)
- Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS)
- Convention Internationale sur les Normes de Formation, de Certification et de Veille des Marins (STCW)
- Convention d'Athènes relative au Transport de Passagers par mer et de leurs Bagages
- Convention sur la Limitation de Responsabilité pour les Créances Maritimes (LLMC)
- Convention sur la Responsabilité Civile pour Dommages de Pollution due aux Hydrocarbures (amendements – CLC)
- Fond International d'Indemnisation pour Dommages de Pollution due aux Hydrocarbures
- Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution

#### **2- Règles Européennes**

Suite aux naufrages des pétroliers Erika et Prestige en 1999 et 2001, au tragique accident du car ferry Estonia en 1994, l'Union Européenne s'est imposée comme un régulateur régional dominant affectant la plupart des zones d'exploitation d'un navire de croisières.

L'Union Européenne agit sur la base des pouvoirs (compétences) qui lui sont transférés par ses états membres, et qui sont énoncés dans les traités. Le plus récent de ces transferts de pouvoirs est intervenu avec la mise en application du Traité de Lisbonne le 1<sup>er</sup> Décembre 2009. Il attribue une compétence à l'Union Européenne pour légiférer dans des domaines importants tels que le transport, l'environnement et la concurrence.

Sur la base de ces compétences, l'Union Européenne a adopté un cadre réglementaire complet pour la sécurité maritime. L'Union Européenne met en avant la législation que ses 27 pays membres sont tenus obligatoirement de transposer en

droit national. De nombreuses lois européennes sont créées pour appliquer au niveau européen les règles décidées au niveau international, dont les réglementations adoptées par l'IMO. L'Union Européenne a adopté dans de nombreux cas, une législation qui va au-delà des exigences de l'OMI, afin de respecter les normes élevées attendues en Europe. En tant qu'organisation régionale, l'Union Européenne dispose des pouvoirs nécessaires pour l'application de ces lois au sein de ses états membres, comme par exemple saisir la Cour de Justice de l'Union Européenne s'ils manquent à transposer la législation européenne en droit national.

L'ensemble le plus récent de lois en matière de sécurité maritime est un package de 8 Directives et Réglementations communément appelé le Troisième Tome de Sécurité Maritime (*Third Maritime Safety Package ou 3MSP*). Adopté en 2009, cet ensemble de mesures est désormais pleinement applicable, à l'exception de la Législation sur la Responsabilité du Transporteur pour les Réclamations des passagers (Convention d'Athènes), qui entrera en vigueur au plus tard le 31 Décembre 2012.

L'application du 3MSP confirme la législation de sécurité maritime en Europe, considérée généralement comme l'une des plus strictes au monde. Le 3MSP implémente un système complet de Contrôle par l'Etat du Port au niveau européen, et qui implique des inspections de navires faisant escale dans les ports de l'Union Européenne. Le système européen du Contrôle par l'Etat du Port est basé sur le Protocole d'Accord de Paris (Paris MoU), largement considéré comme étant le régime d'inspection le plus strict au monde.

Si un inspecteur de Contrôle par l'Etat du Port constate des insuffisances sur un navire faisant escale dans un port européen, il peut ordonner une rectification, voire même interdire l'exploitation du navire en Europe. En complément du Contrôle par l'Etat du Port, le 3MSP prévoit des exigences particulières pour la qualité des pavillons européens, et rend obligatoire l'assurance responsabilité civile pour les navires exploités en Europe.

Le 3MSP met aussi en avant de manière significative des règles précises sur l'organisation des enquêtes sur les accidents maritimes. Au regard de la directive correspondante, ces enquêtes ont pour but d'analyser les causes d'un accident et sont distinctes des enquêtes criminelles. L'enquête doit être menée par un organisme neutre et impartial au niveau des états membres, qui doivent remettre un rapport d'enquête dans les 12 mois suivant la date de l'accident. Une telle enquête sur les causes d'un accident est actuellement en cours pour le Costa Concordia.

Une autre partie de la législation du 3MSP concerne les critères de qualité des Sociétés de Classification, qui jouent un rôle important dans l'architecture des navires, avec un accent particulier sur la sécurité du navire.

En complément du 3MSP, l'Union Européenne a adopté une législation spécifique aux navires de croisières et aux ferries passagers Ro-Ro.

La législation sur la sécurité des navires à passagers concerne les navires effectuant des voyages domestiques, question non régulée par l'IMO. Concrètement, cette législation s'applique selon les standards IMO aux navires exploités sur des voyages internationaux ainsi que sur les navires effectuant des voyages domestiques. De même que pour la législation qui concerne les ferries passagers Ro-Ro, l'Union Européenne impose des exigences spécifiques en matière de stabilité.

### Liste des règles européennes les plus importantes :

- Directive 2009/45/EC sur les règles de sécurité et les normes pour les navires à passagers.
- Directive 98/41/EC du Conseil sur l'Enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers, exploités de ou depuis des ports des pays membres de la communauté
- Règlement 336/2006/EC sur l'application du Code International de Gestion de la Sécurité (ISM) au sein de la Communauté
- Directive 2009/21/EC sur le respect des exigences de l'état du pavillon
- Directive 2009/15/EC sur les règles et normes communes pour l'inspection des navires, pour les organisations d'enquêtes, ainsi que sur les activités pertinentes des administrations maritimes
- Règle 391/2009/EC sur les règles et normes communes pour l'inspection des navires et les organisations d'enquêtes.
- Directive 2009/16/EC sur le Contrôle par l'Etat du Port
- Directive 2009/17/EC établissant un contrôle du trafic de navires dans la communauté, ainsi qu'un système d'information
- Directive 2009/18/EC établissant les principes fondamentaux gouvernant les enquêtes sur les accidents dans le secteur du transport maritime
- Règlementation 392/2009/EC sur la responsabilité des transporteurs Passagers par mer dans le cas d'accidents
- Directive 2009/20/EC sur l'assurance des armateurs pour les créances maritimes
- Directive 96/98/EC du Conseil relative aux équipements de marine
- Directive 2003/28/EC sur les exigences de stabilité spécifique aux navires de passagers RoRo.

### 3- Conclusion

En résumé, l'industrie de la croisière est une industrie fortement réglementée et respecte les normes de sécurité les plus exigeantes. Les navires de croisières actuellement en service sont soumis à de nombreuses lois couvrant tous les aspects de la construction et de l'exploitation. L'OMI possède une longue expérience dans l'application de normes mondiales pour l'industrie maritime. L'Union Européenne, en tant qu'importante organisation régionale, complète le cadre des réglementations globales en s'assurant de l'application correcte des règles internationales en Europe, et en ajoutant des exigences européennes lorsque cela est nécessaire.

L'European Cruise Council et ses membres sont pleinement engagés à respecter toutes les règles internationales et européennes.

*30 Janvier 2012*