

**Conférence de Bayonne sur la sécurité maritime, 11 Avril 2003, Groupe des Verts/ALE
Propositions finales suite au débat lors de la conférence**

1) La réforme de l'OMI et le rôle de l'UE

1. Réforme de l'OMI

- L'application des règles déjà en vigueur dans le cadre de l'OMI est fort problématique. Cette distorsion entre les règles et son application est une forme de justice sans police. Il faut donc envisager un mécanisme d'arbitrage et de police internationale pour garantir l'application des règles. Une cour d'arbitrage pour la solution des conflits en matière de sécurité maritime devrait être mise en place. Souvent nous assistons à un comportement ambigu de la part des états les plus développés. D'une part ils rédigent les textes à voter au sein de l'OMI, et de l'autre les armateurs de ces pays immatriculent leurs navires sous pavillons de complaisance. Nous considérons donc que l'UE devrait pouvoir être en mesure de réglementer le comportement de ses propres armateurs en introduisant un code de conduite quant au choix des pavillons.
- D'autre part, il faut "démocratiser" le processus législatif au sein de l'OMI. En effet, les Pays les moins avancés doivent être associés dès la rédaction des textes, on éviterait de la sorte l'hypocrisie qui revient à accepter de signer des Conventions en sachant être dans l'impossibilité de les respecter.
- L'OMI doit aussi mettre en place des programmes-cadre pour la coopération technique entre les pays développés et les pays en voie de développement en matière de formation du personnel navigant. Ces programmes doivent être accessibles à tous les pays membres de l'OMI. Cette coopération technique doit viser à la mise en place d'un mécanisme de certification internationale des administrations maritimes nationales.

2. L'intégration européenne

- L'intégration européenne doit être le moteur pour la promotion des bonnes pratiques en matière de sécurité maritime visant à harmoniser les règles par le haut. Cela signifie que l'acquis communautaire doit être strictement appliqué par les nouveaux pays membres. De plus, l'UE doit entreprendre une négociation avec les pays avec lesquels elle a établi des accords bilatéraux ou multilatéraux (pays Euro-Med, pays Tacis, pays ACP) dans le but de faire référence à la sécurité maritime dans ces accords.
- De l'autre côté, l'UE devrait s'engager à remplacer ses états membres au sein de l'OMI par un siège commun. Le Parlement européen devra ensuite exercer un contrôle démocratique sur les activités de l'UE dans l'OMI.

3. Processus législatif de l'UE

Le travail législatif au sein de l'UE en matière de sécurité maritime doit aussi être approfondi. Deux pistes peuvent être suivies:

Il existe la possibilité d'utiliser le mécanisme de coopération renforcée entre les États membres (par exemple ceux de l'arc Atlantique), mais cela doit se faire sous contrôle démocratique, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

En ce qui concerne le rôle du Conseil des Ministres, il faut changer les règles de vote en son sein, pour que les procédures législatives de codécision sur la sécurité maritime soient votées à majorité qualifiée et non à l'unanimité.

4. Sécurité maritime et politiques de l'UE

La dimension de la sécurité maritime et de la prévention des accidents maritimes devra faire aussi partie intégrante de la réflexion à l'intérieur des autres politiques communautaires, et en particulier de la politique commune de la pêche.

2) Les mesures de sécurité maritime

1. Classification des navires

- L'affectation des responsabilités de contrôle et de classification à des sociétés privées par les Etats a créé une situation dans laquelle le client (propriétaire du navire) est devenu le seul grand décideur. Certains armateurs recherchent les sociétés les plus laxistes et donc les moins contraignantes. Tout cahier des charges d'un navire élaboré par une société de classification devrait donc être rendu public et ne devrait pas être remplaçable par un cahier moins strict rédigé par une autre société moins regardante.
- Les tâches de classification et de contrôle des navires devraient retourner dans le domaine de la gestion publique pour ainsi sortir de la logique marchande.

2. Nettoyage et déballastage

Les navires doivent être contraints d'effectuer le nettoyage et le déballastage dans un port ou dans un site équipé pour cela. Il devrait être à charge du navire de prouver que le nettoyage a été effectué de manière appropriée, et non à charge des autorités portuaires. Pour cela, il faudrait installer un système de certification spécifiques à ces opérations. De l'autre côté, les ports doivent être dotés d'une infrastructure rendant possibles ces opérations de nettoyage et de déballastage.

3. Double coque et nouveaux navires

- L'introduction de la double coque s'est révélé être une mesure utile et très médiatique mais pas suffisante. Il faudrait accompagner l'introduction de nouvelles technologies de construction navale par des méthodes d'audit et de monitoring appropriées. Le renouvellement de la flotte marchande est une exigence fondamentale qui doit être assurée d'une manière durable et être simultanément accompagnée par de nouvelles pratiques de contrôle et donc d'une formation adéquate des contrôleurs.
- Il est aussi nécessaire de promouvoir au niveau européen un programme de gestion durable des opérations de démantèlement de l'ancienne flotte.

4. Création d'un corps de garde côtes européen

Les mers ne connaissent pas de frontières. Même si la réglementation européenne en matière de sécurité maritime est de plus en plus stricte, le transport maritime international continuera à affecter partiellement les eaux européennes. Il est dès lors primordial de mettre en place un corps de garde-côtes européen qui pourrait travailler en étroite collaboration avec les structures de contrôle du trafic maritime dans les régions concernées.

5. Protection des corridors maritimes les plus exposés

- Des programmes de protection, de prévention et de contrôle des voies de transport maritime devraient être mis en place dans les zones les plus vulnérables et les plus exposées aux risques d'accidents chimique ou pétrolier (telles que la Galice ou la Bretagne).
- La Commission devraient faire une proposition au Parlement et aux États de l'UE pour présenter à l'OMI une carte délimitant des corridors maritimes sensibles. Dans ces corridors

il ne s'agit pas simplement de prévoir un rejet polluant « zéro », mais aussi d'interdire à terme le transport de marchandises dangereuses.

6. Zones de refuge

- L'identification des zones ou ports de refuge comme prévu par la directive 2002/59/CE (système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information) devrait être accélérée. Des plans nationaux d'accueil de navires en détresse dans des lieux de refuge devraient être adoptés le plus rapidement possible et sans attendre le délai prévu par la directive (février 2004).
- Les zones choisies devraient bénéficier d'un système de compensation pour couvrir le risque et les inconvénients liés à l'accueil des navires en détresse.
- Le choix des zones de refuge doit être effectué par un comité scientifique indépendant sous l'égide de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne.

7. Contrôles portuaires effectués dans chaque port

- La directive 95/21/CE prévoit que les inspections de contrôle par l'Etat du port doivent être menées sur au moins 25 % des navires entrant dans les ports des Etats membres. Toutefois, cela ne suffit pas. Ces inspections devraient s'appliquer à chaque port qui est intéressé par un trafic important et ne pas être le résultat d'une moyenne obtenue à l'échelle nationale, sous peine de voir se développer deux catégories de ports: les ports "plus stricts" et les ports "plus complaisants".
- La définition de « ports à trafic important » devrait se baser sur deux indicateurs: un indicateur dimensionnel du trafic (par exemple 50 navires par mois), et un indicateur qualitatif, c'est-à-dire qui prendrait en compte le type et la dangerosité des marchandises transportées.
- Les navires arrivent parfois au port hors des horaires d'inspection. Il faudrait donc imposer le contrôle obligatoire pour les navires arrivant dans ces créneaux horaires aussitôt que les contrôles reprennent.

8. Identification des navires

Les navires rentrant dans les eaux de la Zone Economique Exclusive de l'UE doivent donner 48h avant leur entrée toutes les informations sur leur identité (navire, équipage, cargaison, route, classification, ...).

Les Etats devraient pouvoir refuser l'accès à certains navires sur la base de ces informations si elles font apparaître un risque, sauf contrôles à effectuer en haute mer ou dans un port désigné.

9. Les conditions de travail des marins

- Le non respect des Conventions internationales en matière de travail des marins favorise l'exploitation d'équipages mal payés et mal formés. Il est donc indispensable d'en faire tout mettre en oeuvre pour s'assurer du respect de ces réglementations et intégrer toutes la main d'œuvre maritime dans des cadres de formation accessibles à tout le monde. Des critères obligatoires pour le traitement salarial, les minima de conditions de vie/travail sur les navires, le temps de travail et de repos ainsi que pour l'accès à la formation professionnelle doivent être adoptés conjointement par l'Organisation Internationale du Travail et l'OMI.
- Le problème d'une langue commune aux opérateurs de la mer devrait être abordé à l'OMI. Les cours de formation envisagés ci-dessus doivent apporter une réponse à cette question.

3) La réponse aux accidents

1. Création d'une force d'intervention rapide et élaboration d'un plan d'urgence

- Lors de la marée noire du Prestige, l'armée belge ainsi que des équipes et des moyens techniques spécialisés de différents pays européens sont intervenus dans les opérations de nettoyage. La coordination des plans d'urgence et des opérations de protection civile internationale devrait être renforcée et maintenue en cas d'accident, en mettant à profit l'expérience de la *US Federal Emergency Management Agency* dans ce domaine. Il faudrait créer un corps de protection civile de niveau européen : ayant un caractère public ; qui interviendrait sur le territoire de l'Union et dans les eaux avoisinantes selon un plan d'urgence prédéfini ; et qui serait en mesure de répondre à plusieurs désastres simultanés. Cette force pourrait s'appuyer sur la présence de bénévoles dûment protégés, assurés et formés. La formation du bénévolat serait devrait être une de ses prérogatives.

- Il a été estimé que le coût annuel d'opérations d'un plan d'urgence pour les côtes depuis Gibraltar jusqu'à la Russie (plans additionnels étant à mettre en oeuvre pour la Méditerranée et la Baltique) serait de 100 millions €. A titre indicatif, les estimations des coûts de l'après Erika et de l'après Prestige correspondent à 10 années d'opération d'un plan d'urgence de ce type.

2. Moyens de lutte appropriés

Les moyens de lutte doivent être proportionnés en quantité et en type afin de pouvoir intervenir en haute mer avant que la marée n'atteigne la côte. Seulement pour couvrir l'Arc atlantique, l'UE aurait besoin d'une flotte de 10 bateaux, dont 8 d'intervention rapide, et 2 de "recovery command" ayant plusieurs fonctions comme celle de pomper le fuel d'un navire en difficulté.

3. Plans anti-pollution

Des plans antipollution pour gérer les déchets de nettoyage des zones sinistrées sont nécessaires, ces derniers incluraient l'identification de lieux de stockage intérimaire. ainsi qu'un calendrier pour les opérations de traitement ou d'élimination. Les déchets doivent être traités sans provoquer de pollution additionnelle. À ce titre, l'option de l'incinération devrait être exclue.

4. Archive

Une archive européenne des pollutions maritimes, en particulier des marées noires, serait mise en place pour ne pas disperser l'expérience accumulée dans les opérations de sauvetage ou de nettoyage post-accident.

5. Mise à disposition d'un mécanisme de financement des bénévoles

Des bénévoles du monde entier ont été confrontés au manque de coordination et de moyens déployés dans les régions affectées par la catastrophe du Prestige. Un mécanisme de financement devrait être mis en place à l'échelle européenne pour fournir les moyens nécessaires à l'encadrement des bénévoles en cas d'accident écologique, en s'appuyant sur la coordination garantie par la force de protection civile mentionnée plus haut. Les citoyens européens pourraient également contribuer au financement de ce fonds sur une base volontaire. Ce fonds couvrirait aussi les frais de santé et d'équipement des bénévoles.

4) La responsabilité environnementale et sociale

1. Responsabilité pénale et mécanismes de compensation vont de pair.

Pour pouvoir protéger l'environnement et les communautés locales affectées par les marées noires, il faut mettre en place :

- D'un côté, un régime pénal permettant d'identifier et de condamner les fautes commises par les multiples acteurs de la catastrophe;
- De l'autre côté, un mécanisme de compensation des dommages environnementaux et socio-économiques.

2. Fonds d'indemnisation financé par l'ensemble des acteurs du transport maritime

- La proposition de la Commission d'un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (fonds COPE) est bloquée par le Conseil depuis juin 2001. Le Conseil attend de l'OMI qu'elle augmente l'indemnisation globale bien au-delà du plafond de 185 millions d'euros. A ce jour, cette augmentation n'a pas eu lieu. C'est pourquoi l'UE ne doit plus attendre pour créer un fonds supplémentaire d'indemnisation d'un milliard d'euros.

- Le financement de ce fonds devrait être assuré par l'ensemble des acteurs du transport maritime (compagnies pétrolières, propriétaires de navire, affréteurs, exploitants, gérants et États de pavillon). Nous croyons également que le consommateur final devrait contribuer à renforcer la sécurité du transport des hydrocarbures ainsi que d'autres substances dangereuses. Les coûts d'une sécurité de transport renforcée devraient donc être intégrés dans les prix aux consommateurs.

- Le fonds devrait viser séparément les hydrocarbures et les autres substances dangereuses.

- Le fonds devrait également inclure les coûts d'évaluation du dommage écologique de l'accident ainsi que les coûts de remise en état de l'environnement.

3. Garantie financière

Seuls les navires ayant une garantie financière devraient pouvoir pénétrer dans les eaux communautaires.

4. Taxe cargaison

Une étude visant à instaurer une écotaxe sur le cargaison proportionnelle au risque des mêmes cargaisons pour l'environnement devrait être élaborée par la Commission européenne.

5. Le fuel lourd est un déchet

- Les hydrocarbures très polluants (tel que le fuel transporté par le Prestige, dont l'usage est interdit dans l'UE) devraient être classifiés et traités comme déchet et non comme combustible, d'après la directive 91/156/EEC. Ceci constitue la seule garantie pour qu'un traitement approprié soit appliqué au fuel en cas de marée noire et de pollution.

- La production de ce type de fuel dans l'UE devrait aussi être interdite.

(14 mai 2003)

RECTIFICATIONS JEAN PAUL DECLERCQ

A l'attention des députés Verts Européens

Bonjour,

J'étais invité à la conférence de Bayonne au titre de l'Association Française des Capitaines de Navires.

Et j'ai envoyé au bureau de l'AFCAN le projet de « proposition finales suite à la conférence », afin de voir, avec cette association, quels éventuels amendements, courts et précis comme il nous ai demandé, nous souhaitons proposer.

Mais je suis, également, responsable de la commission Mer et Littoral des Verts, qui a beaucoup travaillé, avant et depuis l'Erika, sur la sécurité maritime. Et c'est à ce titre que j'envoie le présent courrier.

1.1 – Réforme de l'OMI, 3^{ème} paragraphe.

Il y a semble-t-il contradiction entre la première phrase qui a trait au personnel navigant, et la dernière phrase qui traite des administrations maritimes nationales.

Il semble que le but de ce paragraphe est de traiter du manque d'inspecteurs qualifiés et d'administrations compétentes dans de nombreux pays en voie de développement, qui pourraient justifier de l'importance de leurs ports et de leurs côtes pour avoir une flotte sous leur pavillon, mais qui sont, de fait, des pavillons de complaisance.

Si l'on veut parler des écoles maritimes, il faudrait faire un paragraphe totalement séparé. Lequel paragraphe n'a pas, à mon avis, sa place dans une section consacrée à la réforme de l'OMI. Il ne me semble pas, d'ailleurs, que la question de l'application de la convention internationale sur la formation des marins (STCW 95) ait été abordée lors de la conférence.

2.1 Classification des navires

Aucun désaccord.

Une remarque cependant, concernant le deuxième paragraphe.

La classification des navires a toujours été privée, le système étant à l'origine mis en place par les assureurs. Elle ne peut donc pas « retourner » dans le domaine de la gestion publique.

Par ailleurs, s'il est souhaitable que la classification des navires soit traitée comme un service public, il ne faut pas perdre de vue que l'activité maritime est une activité mondiale, et que, même si nous arrivons à mettre fin au système de la complaisance, une grande partie des navires qui touchent nos ports sont et resteront des navires étrangers.

La législation sur les sociétés de classification doit donc être vue au niveau de l'OMI.

2.2 – résidus des navires

La question est plus une question d'inspecteurs qui contrôlent, et de lois qui permettent de réprimer efficacement.

Les navires ont obligation, de part la convention Marpol, à remplir un « registre des hydrocarbures » lequel indique où sont passés les résidus hydrocarbonés (déchargement dans un port ou incinération). Il est possible aujourd'hui à n'importe quel agent assermenté de contrôler le registre des hydrocarbures, et de voir ainsi, documents à l'appui, si les résidus (dont le volume minimum peut être calculé selon une formule donnée par la convention Marpol) ont bien été placés à terre.

Ce qui manque à beaucoup d'Etats (dont la France), c'est une loi qui réprime à un niveau très élevé le défaut de tenue correcte du registre des hydrocarbures, ou le défaut de production de certificats attestant le déchargement de ces résidus.

2.4 – garde-côtes européen

Il semble qu'il y a ici une divergence entre la position défendue par notre commission et votre proposition.

Nous souhaitons un corps de garde-côtes européen qui remplace l'ensemble des structures actuelles de contrôle de tous les pays européens.

Et ceci non pas parce que nous sommes opposés au système de coordination que vous proposez, qui est peut-être bon dans son principe. Mais parce que nous connaissons les services français chargés des contrôles dans notre pays, à savoir, principalement, la marine nationale.

Or les services de contrôle de la marine nationale française n'accepteront jamais d'être chapeautés par un service européenne.

2.5 – Corridors exposés

Cette proposition n'est pas claire sur ce dont il s'agit.

Ce serait plus clair si l'exemple de ce qui existe était donné.

Ainsi, au large de la Bretagne, le rail d'Ouessant a été mis en place. Mais, dans le même temps, il a été interdit aux navires d'utiliser les corridors sensibles que sont le passage du Four, le raz de Sein, et autres passages entre les îles et la côte auparavant utilisés par tous les navires.

Par contre, d'autres passages sensibles doivent être protégés, mais ne peuvent pas être interdits au transport des marchandises dangereuses et polluantes. Par exemple le Pas de Calais, le Bosphore, le détroit de Gibraltar, le canal de Suez ... Tout simplement parce que si on interdit le transit des marchandises dangereuses par ces passages, ces marchandises, par millions de tonnes, devront emprunter la route.

2.9 – conditions de travail des marins – 2^{ème} paragraphe

A noter que la langue commune aux opérateurs de la mer est l'anglais (que cela plaise ou non).

L'OMI a mis étudié un « vocabulaire standardisé », qui est étudié dans les écoles maritimes.

Des améliorations peuvent bien sûr être apportées, comme la prise en charge par l'OMI des vidéos de formation continue qui circulent déjà à bord de certains navires, à l'initiative des armateurs.

Ceci dit, le problème de la langue des opérateurs de la mer, c'est aussi la question de la formation des opérateurs qui sont en contact, depuis la terre, avec les marins.

3.1 & 3.5 – Bénévoles

Les Verts français, comme les diverses associations anti-marées-noires, sont opposés à l'officialisation du système des bénévoles, qui permet aux pollueurs lors de catastrophes industrielles de s'en tirer à meilleurs coût.

Rappelons que lors de la catastrophe de l'Exxon Valdès, ce sont bien des salariés, embauchés par le pollueur, qui ont fait les travaux de nettoyage.

Il serait donc souhaitable, au moins, d'indiquer que dans l'application du principe pollueur-payeur, l'ensemble des opérations de nettoyage devrait être fait par des salariés payés par le pollueur.

Ce qui n'enlève rien à l'exigence d'un encadrement compétent, pour que les opérations soient faites correctement, et que les équipes de nettoyages n'ajoutent pas des dégâts à l'environnement, ce que nous avons malheureusement vu lors des opérations après l'Erika.

4.4 Eco-taxe

Il serait utile de dire qui serait destinataire de cette taxe.

Je rappelle qu'en France le revenu des taxes n'est pas affecté.

Ainsi le revenu important des taxes sur l'essence va en « recettes » sur le budget de l'Etat.

Et, plus parlant, les recettes des taxes sur le tabac, en principe destinée à lutter contre les conséquences de cette drogue sur la santé publiques, ne sont pas affectées à des dépenses correspondant au but annoncé (publicité anti-tabac, dépenses de santé liées aux maladies respiratoires ...).