



# Les Verts

Photo DOUANES FRANCAISES/ Avion POLMAR II



**nos propositions**  
**pour en finir**  
**avec**  
**les marées noires**

# Sommaire

## 2000

### **25 propositions des Verts pour en finir avec les *Erika***

*Page 3*

Trois décisions politiques majeures  
Renforcer les conditions techniques de navigation  
Moraliser le transport maritime  
Renforcer les contrôles des navires  
Doter la France et l'Europe de moyens de contrôle  
Lutter contre l'exploitation des marins  
Impliquer l'Union européenne et agir au niveau de l'OMI  
Garantir la transparence dans la gestion du transport maritime  
Réviser le plan Polmar

## 2002

### **Propositions de loi des députés Verts pour en finir avec les *Prestige***

*Page 21*

*Titre I* – visant à renforcer la réglementation en matière de sécurité des navires  
*Titre II* – relatif aux droits sociaux des marins  
*Titre III* – relatif à la surveillance des eaux territoriales

## 2002

### **Les 7 propositions des Verts Aquitains pour en finir avec les *Prestige***

*Page 25*

### **Contacts**

*Page 26*

# Les 25 propositions des Verts pour en finir avec les *Erika*

## 3 décisions politiques majeures

- 01 - Créer un ministère de la Mer pour une politique durable de la mer et du littoral
- 02 - Responsabiliser juridiquement les compagnies pétrolières
- 03 - Permettre la réparation du préjudice écologique

## Renforcer les conditions techniques de navigation

- 04 - Imposer des normes de sécurité draconiennes : double-coque et élimination des navires trop anciens
- 05 - Réduire les délais d'application par l'Europe de toute nouvelle règle de sécurité décidée par l'OMI

## Moraliser le transport maritime

- 06 - Assainir le secteur des sociétés de classification
- 07 - Responsabiliser juridiquement les États délivrant des pavillons de complaisance
- 08 - Engager les compagnies pétrolières à refuser le système de la complaisance
- 09 - Prévenir les « dégazages »
- 10 - Dissuader les compagnies pétrolières d'exporter les déchets de raffinerie

## Renforcer les contrôles des navires

- 11 - Porter les contrôles étatiques des navires jusque dans la zone économique exclusive (200 milles)
- 12 - Organiser de véritables contrôles dans les ports
- 13 - Gérer les navires hors-normes

## Doter la France et l'Europe de moyens de contrôle

- 14 - Créer un corps d'inspecteurs indépendants
- 15 - Créer un corps européen de garde-côtes

## Lutter contre l'exploitation des marins

- 16 - Supprimer le pavillon des Kerguelen
- 17 - Veiller à l'application des normes sociales internationales sur les navires
- 18 - Protéger les marins qui revendiquent le respect de leurs droits légitimes

## Impliquer l'Union européenne et Agir au niveau de l'OMI

- 19- Edicter une réglementation européenne renforçant les normes de navigation
- 20 - Instaurer le principe 1 État = 1 voix

## Garantir la transparence dans la gestion du transport maritime

- 21 - Informer les citoyens sur les pollutions marines en créant des CLIS
- 22 - Constituer un centre d'expertise indépendant sur les pollutions marines

## Réviser le plan POLMAR

- 23 - Réviser profondément le plan Polmar-Mer
- 24 - Améliorer l'efficacité des opérations de sauvetage de la faune marine
- 25 - Mieux encadrer les opérations de nettoyage des côtes

# Trois décisions politiques majeures

## 1/ Créer un ministère de la mer pour une politique durable de la Mer et du Littoral

Le monde maritime traverse une crise qui affecte profondément les sociétés humaines littorales et l'environnement marin et littoral. Le déclin des activités économiques traditionnelles, comme la pêche côtière, favorise le développement d'activités économiques non-durables (urbanisation touristique incontrôlée, développement de la pisciculture intensive...). **Aujourd'hui, la mise en œuvre d'une politique de développement durable de la Mer et du Littoral est nécessaire.** Cette politique devrait se saisir de trois thématiques étroitement articulées : la gestion des ressources halieutiques, la protection de l'environnement marin et littoral et le développement d'un transport maritime sécurisé.

**La politique de la Mer et du Littoral devra contribuer à :**

- **un développement durable du littoral** passant par le strict respect de la loi Littoral du 3 janvier 1986 et l'émergence de projets locaux de développement durable fondés sur le soutien aux activités économiques liées à la mer et respectueuses de l'environnement (pêche, conchyliculture, saliculture...), le développement de l'éco-tourisme et la protection des espaces littoraux et marins remarquables ;
- **une gestion durable de la ressource halieutique** passant par l'intervention des Affaires Maritimes pour faire respecter les restrictions de pêche dans la zone des 12 milles et l'instauration de sanctions à la hauteur des infractions constatées, la mise en œuvre des quotas de pêche pour les espèces sensibles, l'adaptation des contrats territoriaux d'exploitation (CTE) à la pêche pour soutenir les entreprises de pêche s'inscrivant une vraie gestion de la ressource, l'orientation de la recherche sur les nouvelles techniques de pêche non plus vers le « pêcher plus » mais vers le « gérons mieux », la maîtrise du développement de la pisciculture ;
- **un transport maritime sécurisé** passant par la préservation de la capacité de construction et de réparation navales française et européenne et par l'édiction de règles de navigabilité strictes associées à la mise en place des moyens nécessaires pour veiller à leur respect ;
- **une représentation de la France à l'OMI à la mesure des enjeux**, ce qui implique des fonctionnaires formés aux questions maritimes en nombre suffisant, pour que la représentation de la France dans les diverses commissions ne soit pas l'affaire des seuls experts professionnels.

L'actuelle organisation gouvernementale rend difficile la mise en œuvre d'une telle politique. La gestion des problèmes maritimes et littoraux est éclatée entre différents ministères : Équipement, Agriculture, Environnement. Cet éclatement symbolise l'absence d'une vision claire de ce que doit être la politique de la Mer et du Littoral et altère la capacité des pouvoirs publics à adopter les approches transversales nécessaires pour aborder les problèmes maritimes (transport maritime-environnement, pêche-environnement...). **La mise en œuvre de cette politique de la Mer et du Littoral passe par la création d'un ministère de la Mer et du Littoral doté de moyens humains, financiers et techniques à la hauteur des enjeux.** Ce ministère devra pouvoir coordonner l'action des différents services de l'État agissant en Mer et sur le Littoral (Affaires Maritimes, DDE, DDAF, DDASS, Directions Régionales de l'Environnement) et représenter la France dans les instances européennes et internationales abordant les questions maritimes et littorales

## **2/ Responsabiliser juridiquement les compagnies pétrolières en modifiant la loi du 5 juillet 1983**

Le naufrage de l'*Erika* a provoqué de graves préjudices économiques et écologiques. TotalFina croit pouvoir assumer ses responsabilités en arguant de sa contribution au FIPOL. Or le montant de la contribution de TotalFina au FIPOL, comme le montant de l'indemnisation maximale ouverte au titre de ce fonds, est sans rapport avec l'ampleur des dommages écologiques et économiques. En outre, la mise en œuvre de ce système d'indemnisation est indolore et donc totalement déresponsabilisant pour TotalFina.

**Les Verts réclament la mise en cause de la responsabilité environnementale (civile et pénale) des affréteurs, seule susceptible de provoquer un changement radical de comportement.**

Dans son état actuel, le droit français ne permet pas de répondre à cette exigence. La loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, modifiée en 1990, présente en effet deux lacunes majeures.

1 - Les amendes prévues (150 000 €) sont peu dissuasives.

2 - Ce texte ne permet pas d'engager la responsabilité pénale des véritables donneurs d'ordre et notamment des affréteurs. La loi engage à titre principal la responsabilité pénale du capitaine et permet tout au plus de mettre les amendes à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire, « *compte tenu des circonstances de fait, et notamment des conditions de travail* » du capitaine. L'engagement de la responsabilité du capitaine à titre principal est sans lien avec la responsabilité réelle du capitaine. Le propriétaire de la cargaison (qui a choisi le navire, et par conséquent l'armateur et le capitaine), l'opérateur, l'armateur, le propriétaire du navire, sont sans aucun doute mieux placés pour représenter « le navire ».

Les Verts demandent donc la révision de la loi du 5 juillet 1983 pour que la responsabilité pénale et civile des vrais donneurs d'ordre soit engagée. La loi doit préciser que l'engagement de cette responsabilité doit aller jusqu'à **la prise en charge intégrale par les affréteurs du coût de remise en état des milieux naturels affectés par les pollutions.**

D'autre part, tout navire ayant l'intention d'entrer dans les eaux territoriales françaises, soit pour transit, soit pour escale, devra fournir aux services de sécurité une attestation d'un organisme bancaire ou d'assurance précisant que celui-ci se porte garant en cas de dommages causés par une pollution marine due aux hydrocarbures ou aux marchandises transportées. En cas de transport d'hydrocarbures, le garant devra obligatoirement être le propriétaire de la cargaison. En cas de sinistre, l'organisme qui s'est porté garant du navire pourra être tenu pour pénalement responsable au même titre que le propriétaire, l'armateur ou l'affréteur du navire.

Une proposition de loi reprenant l'ensemble de ces propositions a été déposée par les députés Verts à l'Assemblée nationale.

## **3/ Permettre la réparation du préjudice écologique**

La décision de la Cour d'Appel de Chicago rendue le 24 janvier 1992 dans l'affaire « *Amoco Cadiz* » avait déjà mis en évidence les limites du droit face aux catastrophes écologiques que sont les marées noires. Les tribunaux avaient en effet manifesté leur réticence à admettre l'indemnisation du préjudice écologique en tant que tel, seuls les préjudices matériels et ceux résultant de l'engagement de frais pour la remise en état des



milieux étant indemnisables. Aujourd'hui, en France comme à l'étranger, l'état du droit n'a guère évolué.

Pourtant, les diverses marées noires ont provoqué des dommages irréversibles aux espèces et milieux naturels. Les limites posées par la jurisprudence aboutissent à exonérer les compagnies pétrolières de toute responsabilité sur ce point. Il faut donc permettre aux juridictions d'imposer aux compagnies pétrolières la réparation des préjudices écologiques en modifiant l'état du droit. Les Verts proposent deux mesures permettant de répondre aux exigences de responsabilisation de l'ensemble des opérateurs économiques face à l'environnement.

### . **Consacrer un droit constitutionnel à l'environnement**

La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement a proclamé le droit des êtres humains à une vie saine « en harmonie avec la nature ». Ce droit à l'environnement des hommes a été transcrit dans la Constitution de certains États. La France est demeurée à l'écart de ce mouvement en refusant de consacrer comme **une liberté publique constitutionnelle** le droit des citoyens à un environnement de qualité. Au-delà du symbole, cette reconnaissance du droit à l'environnement pourrait fonder en droit les actions des citoyens pour obtenir réparation du préjudice écologique créé par des événements comme les marées noires.

### . **Permettre à l'État de se constituer partie civile dans les affaires de pollution**

En complément de la proposition précitée, les Verts demandent que la loi de 1983 sur la répression de la pollution par les navires soit également modifiée pour **permettre à l'État de se constituer partie civile** afin d'obtenir devant les juridictions compétentes **réparation du préjudice écologique** créé et non pas simplement réparation des préjudices matériels. Les indemnités versées devront abonder le **Fonds de Gestion des Espaces Naturels et Ruraux** créé par la loi Voynet sur l'aménagement et le développement durable du territoire. Les indemnités pourront ainsi être réutilisées pour financer les opérations de protection, de restauration et de gestion des milieux naturels

# Renforcer les conditions techniques de navigation

Les mesures proposées ci-dessous visent à améliorer en profondeur les conditions de navigation des navires transportant des matières dangereuses. **L'objectif est de parvenir rapidement dans le transport maritime de matières dangereuses à une réglementation aussi contraignante que celle élaborée par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.** La navigation maritime ne pourra être sécurisée que par une intervention ferme des pouvoirs publics aux niveaux international, européen et national. Les « Codes de bonne conduite » dont se dotent les compagnies pétrolières, et dont le respect n'est garanti par aucune autorité indépendante, ne peuvent être que complémentaires à cette intervention publique.

## **4/ Imposer des normes de sécurité draconiennes : double coque et élimination des navires trop anciens**

L'enquête administrative consécutive au naufrage de l'*Erika* a montré que le délabrement avancé des structures du navire - âgé de 24 ans - était largement responsable de la catastrophe écologique et économique qui a suivi. L'enquête indique que les affréteurs successifs de l'*Erika* - TotalFina, Esso et BP - connaissaient l'état de délabrement du navire. La course au profit financier leur a fait préférer le silence sur ce point plutôt qu'une attitude responsable. Aujourd'hui, le renforcement des conditions techniques de navigabilité s'impose. Certains états côtiers ont déjà ouvert la voie. Suite au naufrage de l'*Exxon-Valdez*, les États-Unis ont ainsi rendu obligatoire une double coque pour les navires construits depuis 1990. A partir de 2010, tous les navires accostant dans les ports américains devront être dotés de cette double coque. L'OMI a par la suite modifié la règle 13F de MARPOL, et rendu obligatoire la double coque ou des solutions alternatives pour les navires neufs de plus de 5000 TPL construits à partir du 6 juillet 1993. Des critères de contrôle plus stricts sont établis pour les navires existants, mais la transformation des navires classiques en pétroliers à double-coque n'est pas demandée. La France et l'Union européenne doivent à leur tour prendre la mesure du problème et leurs responsabilités.

Les Verts demandent :

- l'interdiction des navires sans double coque à partir de 2010, ou solution équivalente ;
- l'interdiction aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes et âgés de plus de 20 ans de transiter dans les eaux et de faire escale dans les ports des États membres. Cette interdiction devra viser les navires-citernes âgés de plus de 18 ans en 2002 et de plus de 15 ans en 2005 ;
- la mise en place d'une « écotaxe » à taux progressif pour les navires-citernes âgés de plus de 15 ans, afin d'inciter les armateurs à renouveler la flotte.

## **5/ Réduire les délais d'application par l'Europe de toute nouvelle règle de sécurité décidée par l'OMI**

L'OMI a mis en place une procédure d'amendement tacite qui permet aujourd'hui l'adoption rapide des amendements de la convention MARPOL sans obligation de nouvelles procédures de ratification.

La pression des pays armateurs retarde malheureusement trop souvent l'application rapide de nouvelles règles, lorsque cette application est coûteuse pour les propriétaires de navires.

Il n'est pas normal de laisser un délai de quinze ans pour remplacer des navires dangereux pour l'environnement, lorsque l'on sait que 40 % de la flotte mondiale est composée de navires trop âgés.

C'est pourquoi l'Europe doit, lorsque la sécurité et les risques pour l'environnement le justifient, réduire les délais d'application des règles de l'OMI, pour les navires appelés à faire escale dans nos ports et fréquenter nos eaux.



# Moraliser le transport maritime

## 6/ Assainir le secteur des sociétés de classification

L'enquête administrative sur la catastrophe de l'*Erika* a mis en évidence d'inquiétantes dérives dans le système des sociétés de classification chargées de vérifier l'état des navires. Il est nécessaire d'éliminer de ce secteur un certain nombre de sociétés trop laxistes.

Les Verts demandent donc que la France :

- établisse sa propre liste des sociétés de classification agréées en complément de la liste européenne ;
- interdise l'entrée dans sa Zone Économique Exclusive de tout navire ne disposant pas de titres de navigation délivrés par une société agréée par la France, avec extension dès que possible de cette disposition au niveau européen ;
- se donne le droit de retirer l'agrément à une société, sans préavis, si après un accident la société de classification apparaît non fiable ou lorsqu'il apparaît, après un nombre à déterminer de contrôles par l'État, que cette société délivre des certificats complaisants.

## 7/ Responsabiliser juridiquement les États délivrant des pavillons de complaisance

Le système du « pavillon de complaisance » symbolise les dérives inhérentes au libéralisme économique. Il consiste à immatriculer un navire sur le registre d'un État peu regardant en matière de conditions de navigation (droit du travail, sécurité du navire) en contre-partie de la perception d'une taxe. L'institution du pavillon de complaisance ne présente que des inconvénients : les États spécialisés dans la délivrance des pavillons de complaisance n'ont pas résolu leurs problèmes économiques et sociaux et les armateurs qui l'utilisent - avec la complicité des affréteurs - contribuent à mettre en danger la vie des marins ainsi que l'environnement marin et littoral. La complaisance s'accompagne souvent de la dissimulation des véritables donneurs d'ordre. Dans le cas de l'*Erika*, nous nous retrouvons avec un propriétaire de navire inconnu, un exploitant qui n'apparaît pas, alors que l'armateur officiel est un gestionnaire professionnel et que le propriétaire de la cargaison ne risque aucune poursuite. La catastrophe de l'*Erika* a montré la nécessité d'agir auprès des États délivrant ces pavillons de complaisance afin de les responsabiliser par rapport aux risques sociaux et écologiques créés.

Les Verts demandent donc que l'Organisation Maritime Internationale prenne rapidement les mesures nécessaires pour que :

- la responsabilité de l'État du pavillon puisse être engagée devant les tribunaux en cas de naufrage dû au délabrement du navire ;
- les sociétés de classification de nature commerciale ne décident pas seules du bon état de navigabilité des navires : l'État du pavillon doit se doter d'un nombre d'inspecteurs d'État suffisant, proportionnel au nombre de navires immatriculés, afin d'être en mesure d'assurer sa mission de supervision du travail de ces sociétés. Les États les plus avancés devront fournir une assistance technique pour aider ces États à développer leur propre corps de contrôle ;
- l'État du pavillon n'immatricule que des navires dont la propriété est clairement établie : l'OMI doit veiller à ce que la transparence commerciale soit la règle.

## **8/ Engager les compagnies pétrolières à refuser le système de la complaisance dans une Charte pour le développement durable du transport maritime**

Les compagnies pétrolières ne peuvent ignorer les conséquences du développement de la complaisance sur les mers du Globe. Elles doivent passer du discours sur « l'entreprise citoyenne » aux actes.

Les Verts demandent donc la rédaction **d'une Charte pour un développement durable du transport maritime** par laquelle ces compagnies s'engagent à refuser de faire appel à des navires battant pavillon de complaisance et à accepter la transparence totale sur leurs activités dans le transport maritime pour que le respect de cet engagement puisse être vérifié par les citoyens et leurs associations. Pour l'application de cette charte, sera considéré comme pavillon de complaisance tout pays acceptant d'immatriculer un navire dans des conditions contraires aux règles de la convention du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires.

## **9/ Prévenir les « dégazages »**

Le « dégazage » en mer est dû à une délinquance maritime et à un manque de contrôle tout aussi condamnable. Mais il est dû aussi à un manque de moyens mis à la disposition des navires dans les ports, à un coût trop élevé de ces moyens et à une négligence des autorités portuaires qui ne se sentent pas concernées. La loi n°85-583 (modifiée) du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires ne prévoit pas de sanctions adaptées face aux « dégazages ». Aux termes de ce texte, les pollueurs peuvent être condamnés à des peines de prison et à des peines d'amende, dont certaines peuvent atteindre au plus 150 000 €. Or les amendes belges et hollandaises sont beaucoup plus dissuasives... incitant les navires à dégazer dans les eaux françaises. Il convient donc de renforcer les sanctions régissant ce type de pratiques. Par ailleurs, Les Verts demandent que soit assurés dans les ports :

- la réception à faible prix des résidus d'hydrocarbures de propulsion pour tous les navires ;
- la réception systématique des résidus de nettoyage des cuves pour les navires-citernes ;
- le contrôle systématique des indications portées sur le registre des hydrocarbures pour vérifier s'il n'y a pas eu dégazage en mer (voir proposition n°12) ;
- la mise en cause pénale, par modification de la loi de 1983 (voir proposition n°2), des autorités portuaires qui auraient contribué, par leur négligence, à une pollution de la mer.

## **10/ Dissuader les compagnies pétrolières d'exporter les déchets de raffinerie**

Le naufrage de l'*Erika* a provoqué la pollution de la mer et des côtes par du fuel lourd, c'est-à-dire un produit résiduel issu du raffinage du pétrole brut. Ce fuel lourd est un combustible de qualité médiocre et très polluant puisque contenant 3 à 4 % de soufre. De plus, ce produit semble être potentiellement dangereux pour la santé humaine, notamment pour celle des bénévoles ayant participé aux opérations de nettoyage des

côtes. L'exportation par TotalFina de ce type de produits revient à chercher à se débarrasser d'un produit « encombrant » auprès de pays prêts à pratiquer le « dumping environnemental et sanitaire » pour pallier leurs problèmes de développement socio-économique. Ce type de pratique est totalement inacceptable. Les Verts rappellent leur attachement au respect du principe de proximité en matière de gestion des déchets de toute sorte : **tout déchet doit être traité sur le site où il a été produit**. Il s'agit d'une des règles de base du développement durable.

Pour appliquer ce principe, des équipements de désulfuration du fuel lourd doivent être mis en place.

# Renforcer les contrôles

## 11/ Porter les contrôles étatiques des navires jusque dans la Zone Économique Exclusive (200 milles)

Actuellement, l'intervention de l'État est limitée aux eaux territoriales, soit 12 milles. Après le naufrage de l'*Erika*, le préfet maritime a indiqué à plusieurs reprises qu'un nombre important de navires sous-normes passe tous les jours sur le « rail d'Ouessant », sans donner de précisions sur ce qu'il entend par « sous-normes », et pourquoi il les laisse passer. Le naufrage de l'*Erika* a mis en lumière la nécessité d'accroître le contrôle par l'État des navires croisant dans les eaux françaises. Ainsi les Verts demandent que :

- la compétence de l'intervention de l'État soit étendue sur toute la Zone Économique Exclusive, soit 200 milles. Une telle mesure, déjà mis en œuvre par d'autres États, permettrait aux services de surveillance de prendre en charge un navire ayant des avaries ou des problèmes techniques, donc potentiellement dangereux, même s'il n'est pas dans les eaux territoriales (pour l'*Erika* le préfet maritime aurait pu et dû le faire, mais il n'avait pas le pouvoir d'imposer à l'*Erika* de rejoindre tel ou tel port, ou de faire route plus au large) ;
- la France refuse l'entrée dans la Zone Économique Exclusive à tout navire identifié comme étant sous-normes et ne répondant pas aux critères de sécurité définis par l'Europe.

## 12/ Organiser de véritables contrôles dans les ports

Des contrôles par visite du navire doivent être systématiquement organisés dans les ports. Le contrôle par simple examen des documents de bord est insuffisant : au cours d'une simple visite, l'inspecteur constate le plus souvent que le navire est bien entretenu et que les documents sont en règles, mais cela ne suffit pas pour qu'il soit apte à affronter la mer. L'*Erika* en est la preuve. Les Verts demandent donc que l'État ait l'obligation de procéder à un examen approfondi de chaque navire faisant escale pour la première fois dans un port. Ces contrôles doivent porter sur :

- la réalité des indications portées sur le registre des hydrocarbures (ce contrôle permet de vérifier qu'il n'y a pas eu dégazage en mer) ;
- la réalité des indications portées sur les documents de bord (en particulier nom de l'armateur et du propriétaire). Ce contrôle ne peut pas se faire dans le cours d'une escale. Il faut que ces indications, qui sont connues de l'agent consignataire, soient vérifiées avant l'arrivée du navire ;
- l'effectivité des diplômes des officiers du navire. Là aussi, il faut que ces indications soient vérifiées avant l'arrivée du navire ;
- le temps de travail du personnel. Sur ce point, la France doit légiférer pour écarter la règle selon laquelle c'est la loi du pavillon qui s'applique à bord et imposer que les navires qui font escale doivent être en conformité avec les règles du Bureau International du Travail.

A l'issue de cet examen, **un certificat de visite valable 3 mois** sera délivré. Chaque navire envisageant de faire escale dans un port français aura obligation, s'il ne dispose pas d'un certificat à jour, de demander la visite des inspecteurs pour que ce certificat soit délivré ou renouvelé.

### 13/ Gérer les navires hors-normes

Actuellement, dans beaucoup de ports, un navire retenu est un navire qui occupe un quai commercial et empêche un autre navire d'accoster. La tentation de lui refuser l'accès au port est donc importante. Cette politique conduit à laisser des « navires-poubelles » errer sur les mers en espérant que leur naufrage prévisible ne cause aucun dommage aux côtes de l'État du port qui lui a refusé accès.

Par conséquent, les Verts demandent :

- l'institution d'une obligation d'accueil des navires hors normes qui seraient parvenus à pénétrer dans les eaux françaises en dépit des interdictions ;
- qu'en contre partie, ces navires soient soumis à une obligation de réparation et ne soient autorisés à repartir qu'après qu'un constat de navigabilité ait pu être effectué par les inspecteurs indépendants. Les frais occasionnés au port par cette immobilisation devront être mis à la charge de l'affréteur ou de l'armateur.
- que la France se dote des moyens juridiques pour obliger un armateur à réparer sous un certain délai, et pour envoyer à la casse un navire non réparé dans ce délai.

# Doter la France et l'Europe de moyens de contrôle

L'édictation de nouvelles règles de sécurité pour les navires transportant des matières dangereuses et polluantes doit être accompagnée de la mise en place des moyens humains, techniques et financiers destinés à garantir leur respect.

Il y a 15 centres de sécurité en France soit, théoriquement, 15 chefs de centre et 52 inspecteurs en exercice, dont seulement 24 issus de la marine marchande (donc sachant concrètement comment est exploité un navire). En fait, il ne faut pas compter sur plus de 30 inspecteurs (civils et militaires – et compte tenu des départs en retraite et / ou maladie) habilités ou compétents pour effectuer des visites. L'âge moyen des inspecteurs (58 à 60 ans) laisse entrevoir des places vacantes dans les 3 ans à venir ! Les jeunes inspecteurs, d'origine universitaire et nommés au choix, ne sont pas immédiatement opérationnels : ils doivent recevoir une formation dans les différents centres de sécurité pendant au moins 2 ans. Cette pénurie a des conséquences évidentes : en 1999 il n'y a eu que 13 % de navires contrôlés au lieu des 25 % auxquels la France s'était engagée.

En outre, l'indépendance de ces inspecteurs n'est pas garantie vis-à-vis des intérêts économiques en jeu - on connaît le pouvoir « d'influence » des sociétés Elf et TotalFina sur la classe politique et l'administration...

Sur ce point, les Verts demandent :

## 14/ Créer un corps d'inspecteurs indépendants

La création d'un vrai corps d'inspecteurs indépendants des pouvoirs économiques et formés est un enjeu majeur. Les effectifs devront être à la hauteur : pour la France, le chiffre de 200 inspecteurs constitue un minimum incompressible si elle veut assumer ses responsabilités en matière de contrôle des navires. Ce corps devra être placé sous la tutelle du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement ou en tutelle partagée entre ce ministère et le Ministère de la Mer et du Littoral, qui reste à créer. Ces inspecteurs devront pouvoir se rendre rapidement sur un bateau en alerte. Ils devront pouvoir être disponibles 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Leur formation et leur rémunération devront être à la hauteur des lourdes responsabilités qui leur sont confiées. Ils devront pouvoir intervenir aussi bien en mer qu'au port, et être assistés par les moyens en matériels et en hommes nécessaires pour des inspections complètes dans les temps limités adaptés aux contraintes de l'exploitation des navires.

La création de ce corps doit s'accompagner de :

## 15/ Créer un corps européen de garde-côtes

Le corps de garde-côte européen serait un service public civil comprenant les différents acteurs des contrôles actuels, à savoir les inspecteurs indépendants (voir ci-dessus), les experts des centres de sécurité, le personnel de gestion des fichiers centraux navires (Equasis), les effectifs des centres de contrôle recherche opérations sécurité et sauvetage en mer (CROSS).

Cette mise en place sera accompagnée de la création d'une école de formation à la sécurité et au contrôle des navires, destinée à former le personnel naval, le personnel de surveillance, et les inspecteurs, aussi bien en formation initiale qu'en formation continue.



# Lutter contre l'exploitation des marins

## 16/ Supprimer le pavillon des Kerguelen

La France participe directement à la dégradation accélérée des conditions de travail des marins. Alors que Jacques Chirac était Premier ministre, elle a ainsi institué le « pavillon Kerguelen » qui permet aux compagnies françaises qui l'adoptent d'employer des marins étrangers en s'exonérant du droit du travail français ! Cette mesure doit être supprimée.

## 17/ Veiller à l'application des normes sociales internationales sur les navires

Pour lutter contre l'exploitation des marins, l'Europe doit édicter :

- l'interdiction d'escale aux navires dont l'équipage ne serait pas couvert par un contrat de travail garantissant l'application des normes des conventions internationales du Bureau International du Travail ;
- l'interdiction d'appareillage aux navires dont les membres de l'équipage, y compris le capitaine et ses adjoints, n'ont pas pris le temps réglementaire de repos prévu par la convention internationale STCW ;
- l'obligation pour l'armateur d'un navire qui compte entrer dans la Zone Économique Exclusive d'envoyer aux services maritimes, suffisamment à l'avance, une liste d'équipage avec les brevets et diplômes de l'équipage, la date et le lieu où ces diplômes ont été délivrés et toutes informations permettant de vérifier les compétences de l'équipage.

## 18/ Protéger les marins qui se battent pour le respect de leurs droits légitimes

Les Verts demandent que la loi française soit modifiée afin d'indiquer clairement que les tribunaux français sont compétents pour juger des différends entre les marins d'un navire étranger en escale et l'armateur du navire. La même loi doit indiquer que les règles applicables par le juge ne sauront être inférieures aux règles du Bureau International du Travail.

# Impliquer l'Union européenne et agir au niveau de l'OMI

## 19/ Édicter une réglementation européenne renforçant les normes de navigation

Le caractère, par nature transfrontalier, du transport maritime et des pollutions marines justifie une intervention juridique européenne. Suite au naufrage du *Braer* au large des Îles Shetlands, le Parlement avait demandé une action énergique de la Commission européenne et du Conseil des ministres européens et notamment l'édiction d'une ou plusieurs directives européennes imposant des normes de navigabilité renforcées dans le secteur du transport de matières dangereuses. Le naufrage de l'*Erika* est l'une des conséquences désastreuses de l'inertie de la Commission et du Conseil des ministres européens. Les Verts demandent donc l'édiction rapide d'une directive européenne reprenant les propositions énoncées ci-dessus et sa transposition rapide et effective dans l'ensemble des États membres côtiers. Cette réglementation européenne devra permettre d'élaborer un cahier des charges européen servant de base à l'inspection des navires anciens.

L'Europe ne saurait continuer plus longtemps à dénoncer le système tout en acceptant que les navires battant pavillon de complaisance naviguent dans ses eaux et accostent dans ses ports et que l'opacité ait été juridiquement organisée pour empêcher toute poursuite. Ainsi, les Verts demandent qu'en application du principe de précaution :

- les États membres de l'Union européenne se réservent le droit de refuser l'entrée dans leur Zone Économique Exclusive et dans leurs ports de navires battant pavillon d'États dépourvus d'un nombre d'inspecteurs suffisant ;
- les États membres de l'Union européenne se réservent le droit de refuser l'entrée dans leur Zone Économique Exclusive et dans leurs ports de navires dont le propriétaire ou l'armateur réel est inconnu. Un gestionnaire pour compte d'autrui (cas de Panship Management désigné comme armateur de l'*Erika*) ne saurait être considéré comme armateur. Une boîte postale à Malte (cas de Tevere Shipping désigné comme propriétaire de l'*Erika*) ne saurait être considérée comme propriétaire

En outre, l'Europe doit interdire toute activité sur son territoire aux sociétés délocalisées (par exemple Total Bahams, filiale de Total chargée des affrètements).

## 20/ Instaurer le principe : 1 État = 1 voix

L'Organisation Maritime Internationale est l'instance qui élabore les règles du transport maritime. La sécurisation du transport constitue un enjeu planétaire ; les Verts sont donc tout à fait favorables à ce que ce soit au sein d'une organisation internationale que s'élaborent les règles destinées à assurer cette sécurisation. Mais le mode de fonctionnement de cette organisation doit être démocratisé et la France doit se doter des moyens nécessaires pour y défendre les principes du développement durable.

Le mode de fonctionnement de l'OMI ne permet pas aujourd'hui de résoudre le problème de la complaisance : les droits de vote des pays sont déterminés par le tonnage de leur flotte. Ce système permet aux États ayant fait de la délivrance de « pavillons de complaisance » une activité économique à part entière de bloquer toute initiative en faveur d'une réglementation plus stricte du transport maritime. **Ce système non-**

**démocratique doit être supprimé pour que chaque État représenté dispose d'une voix.**

Par ailleurs, il faut garantir la transparence des propositions de la France et des débats à l'OMI, par une information systématique et régulière du public et des associations citoyennes de défense de l'environnement.

# Garantir la transparence dans la gestion du transport maritime

## 21/ Informer les citoyens sur les pollutions marines en créant des CLIS

Les citoyens doivent pouvoir disposer de structures d'information et de concertation sur le trafic maritime dans les zones « à risque » (rail d'Ouessant par exemple). Les Verts proposent la création de **Commissions Locales d'Information et de Surveillance** réunissant la Marine nationale, les Affaires Maritimes et les associations de protection de l'environnement, destinée à diffuser toutes les informations sur les infractions au droit maritime, les dégazages constatés... **Ces Commissions Locales d'Information et de Surveillance permettraient aux associations de jouer de façon continue leur rôle de vigie sur le respect des règles de sécurité maritime.**

## 22/ Constituer un centre d'expertise indépendant sur les pollutions marines

Le naufrage de l'*Erika* a révélé une dangereuse confusion d'intérêt au sein du **CEDRE** (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux), chargé de développer une expertise sur les pollutions accidentelles des eaux. Le CEDRE est financé par Elf et TotalFina à hauteur de 150 000 € chacune et les deux compagnies apportent au CEDRE une assistance technique non négligeable. Cette confusion pose d'autant plus de problèmes que le CEDRE est le seul outil d'aide à la décision pour les autorités politiques en charge de la gestion de la crise. Dans ce domaine comme dans d'autres, **les Verts revendiquent une séparation stricte des niveaux d'évaluation des risques (rôle d'expertise scientifique) et de gestion du risque (action politique et administrative).**

Au regard de l'étroitesse de ses liens avec les compagnies pétrolières, le CEDRE ne peut plus être l'organisme chargé de fournir l'expertise scientifique aux politiques. Les Verts proposent donc la création d'une **Agence de protection de l'espace maritime**, constituée sous la forme d'un établissement public de l'État. Cette Agence aurait pour mission d'assurer un rôle d'expertise auprès des ministères chargés de la Mer et de l'Environnement et de coordonner l'information et les données scientifiques en matière de pollution du milieu marin. Une fois créée, cette Agence pourrait compléter l'action de **l'Observatoire de la Marée Noire** créé à l'initiative de Dominique Voynet. L'indépendance de cette Agence sera assurée par la composition de son Conseil d'Administration (parlementaires, associations de défense de l'environnement, représentant du personnel navigant, services de l'État, personnalités qualifiées) et son financement sur fonds publics.

# Réviser le plan Polmar

La marée noire provoquée par le naufrage de l'*Erika* a révélé l'inefficacité du plan Polmar-Mer, les lacunes du plan Polmar-Terre pour assurer d'une part la collecte et les premiers soins des oiseaux mazoutés et, d'autre part les premières opérations de « démazoutage » des côtes.

## 23/ Réviser profondément le plan Polmar-Mer

Le plan Polmar-Mer a été d'une inefficacité quasi-totale. Il est apparu que tout avait été étudié pour le seul cas d'une marée noire facile à combattre avec des dispersants. Les barrages destinés à empêcher le polluant de pénétrer dans les zones sensibles sont apparus en nombre insuffisant et inefficaces par forts vents et forts courants. Les navires français envoyés sur zones pour tenter de pomper le fioul de l'*Erika* n'ont rien pu faire, et il a fallu attendre l'arrivée de navires hollandais et allemands pour qu'un minimum d'hydrocarbures puisse être évacué en mer. Ces navires, adaptés aux conditions de la Mer du Nord, ne peuvent d'ailleurs pas travailler par mer grosse. On remarquera que les naufrages arrivent le plus souvent par fortes tempêtes, et qu'il ne sert à rien de disposer de matériel naval qui ne peut travailler que par beau temps.

Les Verts demandent donc :

- La construction de navires d'intervention en nombre adapté à la longueur de nos côtes, aptes à pomper en mer tout type de polluant, et ceci quelles que soient les conditions de temps. Ce matériel pourrait d'ailleurs consister en outillage prévu pour travailler en liaison avec des navires de pêche, ce qui permettrait une intervention sur zone avec du matériel naval existant, conduit par des professionnels qualifiés habitués aux zones d'intervention.
- L'étude et la construction de systèmes de barrages adaptés à la protection contre l'agression de toutes sortes de produits polluants, utilisables par tous temps.
- L'étude et la construction de matériels adaptés au relevage des épaves et à l'enlèvement des marchandises dangereuses ou polluantes restées à bord des navires naufragés. Un tel matériel devrait pouvoir être disponible immédiatement après un accident, et apte à procéder à l'enlèvement du polluant quelle que soit la période de l'année.

## 24/ Améliorer l'efficacité des opérations de sauvetage de la faune marine

En dépit de la forte mobilisation des agents des services de l'État et des collectivités locales, la mise en œuvre du plan Polmar-Terre a montré une réactivité insuffisante des pouvoirs publics pour assister les associations de protection de la nature dans la mise en place de centres de soins efficaces.

Les Verts demandent donc :

- **un audit indépendant du plan Polmar-Terre** afin de déceler au sein des services civils et militaires les origines des dysfonctionnements constatés et de dégager les mesures destinées à améliorer la réactivité des services concernés pour les opérations de sauvetages oiseaux et mammifères mazoutés. L'État devra s'engager à mettre en œuvre les moyens humains, techniques et financiers nécessaires à la concrétisation des pistes d'action qui en ressortiront.

- l'engagement d'une réflexion entre services de l'État et associations sur la nécessité de doter la France de **centres de soins pérennes pour oiseaux et mammifères marins mazoutés**, s'appuyant sur les centres associatifs existant.
- l'aide à la constitution d'une **équipe d'experts chargée de mobiliser les connaissances sur les meilleures techniques de démazoutage d'oiseaux et mammifères existantes à travers le monde**. Cette équipe pourrait s'intégrer dans un groupe d'experts européen constitué par la Commission pour doter l'Europe de capacités de réaction rapide en cas de marée noire et lui permettre de prêter assistance aux pays tiers victimes de telles catastrophes.

## **25/ Mieux encadrer les opérations de nettoyage des côtes**

Les opérations de nettoyage des côtes ont souvent été menées de telle façon qu'aux dégâts de la marée noire se sont ajoutés des dommages écologiques consécutifs à l'utilisation de méthodes de nettoyage ignorant la fragilité des milieux littoraux (circulation incontrôlée d'engins de travaux publics sur les dunes, décapage des rochers...) ! Le souci de sauver la prochaine saison touristique ne saurait justifier l'utilisation de méthodes traumatisantes pour les milieux naturels. Ces dommages écologiques ont été réalisés parce qu'une grande partie des opérations s'est déroulée hors de tout contrôle des préfetures et sans concertation avec les scientifiques et associations de protection de la nature. Les Verts demandent donc pour l'avenir **l'intégration des scientifiques et associations de protection de la nature dans les cellules de crise du Plan Polmar-Terre afin d'apporter une expertise écologique sur les méthodes de nettoyage des côtes**.



# 2002

## Proposition de loi des Députés Verts pour en finir avec les *Prestige*

Titre 1<sup>er</sup> - Visant à renforcer la réglementation en matière de sécurité des navires

Titre II - Relatif aux droits sociaux des marins

Titre III - Relatif à la surveillance des eaux territoriales

### **Titre 1<sup>er</sup>: visant à renforcer la réglementation en matière de sécurité des navires**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Le Gouvernement français prendra des initiatives internationales, notamment au niveau des pays de la Communauté européenne, pour qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 au plus tard l'accès des navires ne présentant pas de garanties de sécurité reconnues soit interdit dans les ports de ces pays et pour étendre, dans les plus brefs délais, les mesures de la présente loi aux pays de la Communauté européenne.

#### **Article 2**

Le sixième alinéa de l'article 1er de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est complété par les mots: « y compris pour les écosystèmes littoraux, marins et aquatiques ».

#### **Article 3**

Pour l'application de la présente loi, la limite des eaux territoriales telle que définie par la loi n° 71- 1060 du 24 décembre 1971 relative à la délimitation des eaux territoriales françaises est portée à 200 milles.

#### **Article 4**

Tout navire qui a l'intention d'entrer dans les eaux territoriales françaises, soit pour transit, soit pour escale, doit répondre aux normes de sécurité édictées par les conventions internationales ratifiées par la France et par la législation française et européenne. Une information sera déposée préalablement à cette entrée dans les eaux territoriales françaises auprès des services de sécurité donnant toutes garanties quant au respect de ces normes de sécurité. La liste de ces informations à fournir sera fixée par décret. Tout navire qui enfreint ces dispositions peut être arraisonné et le cas échéant refoulé par les autorités maritimes françaises compétentes

#### **Article 5**

Tout navire qui a l'intention d'entrer dans les eaux territoriales françaises, soit pour transit, soit pour escale, doit fournir aux services de sécurité un certificat de visite du navire délivré par un inspecteur de l'État français ou par un contrôleur européen indépendant agréé. Tout navire pétrolier ou chimiquier construit depuis plus de 15 ans devra présenter un certificat de contrôle de l'état de la coque de moins d'un an. La liste des ports européens dont les contrôleurs sont agréés sera publiée chaque année au Journal Officiel. Tout navire qui enfreint ces dispositions peut être arraisonné et le cas échéant refoulé par les autorités maritimes françaises compétentes.

## **Article 6**

Tout navire faisant escale pour la première fois dans un port français ou à une installation terminale en mer ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation et ne possédant pas de certificat de visite du navire délivré par un inspecteur de l'État français ou par un contrôleur européen indépendant agréé sera soumis à une visite obligatoire selon les modalités prévues pour les visites des navires par le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution et par la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports. Cette visite a pour objet de vérifier que le navire est muni des titres et certificats de sécurité et prévention de la pollution, pertinents et en cours de validité, et que les normes d'exploitation en vigueur visant à garantir la protection du milieu marin soient observées. A l'issue de cette visite un certificat de visite sera délivré. Celui-ci est valable pour une durée de trois mois. Si ces conditions ne sont pas réunies, les sanctions appliquées seront celles mentionnées par le décret du 30 août 1984 et la loi du 26 février 1996.

## **Article 7**

Tout navire qui a l'intention d'entrer dans les eaux territoriales françaises, soit pour transit, soit pour escale, doit fournir aux services de sécurité une attestation d'un organisme bancaire ou d'assurance précisant que celui-ci se porte garant en cas de dommages causés par une pollution marine due aux hydrocarbures ou aux marchandises transportées. En cas de transport d'hydrocarbures, le garant est obligatoirement le propriétaire de la cargaison. Tout navire qui enfreint ces dispositions peut être arraisonné et le cas échéant refoulé par les autorités maritimes françaises compétentes.

## **Article 8**

L'affréteur, la société de classification, l'opérateur et toute personne physique ou morale engagée dans l'utilisation commerciale du navire pourront être poursuivis solidairement pour la réparation des dommages causés par le transport de ses marchandises. En cas de sinistre, l'organisme qui s'est porté garant du navire pourra être tenu pour responsable au même titre que le propriétaire, l'armateur ou l'affréteur du navire.

## **Titre II: relatif aux droits sociaux des marins**

### **Article 9**

Tout navire qui envisage d'entrer dans les eaux territoriales françaises pour transit ou pour escale doit transmettre aux services de sécurité les indications sur les contrats de travail de son équipage. Ceux-ci doivent être conformes aux règles du Bureau international du travail. Si le navire n'est pas en mesure de produire les documents nécessaires, il peut être arraisonné et le cas échéant refoulé par les autorités maritimes.

Lors du contrôle d'un navire dans un port français, les inspecteurs devront vérifier les temps de travail et les temps de repos de tous les membres de l'équipage, y compris le capitaine du navire. Un navire dont les membres de l'équipage, y compris le capitaine et ses adjoints, n'ont pas pris le temps réglementaire de repos prévu par la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995, ne pourra pas appareiller.

### **Article 10**

Tout navire qui envisage d'entrer dans les eaux territoriales françaises pour transit ou pour escale doit transmettre aux services de sécurité une liste de l'équipage avec les brevets et diplômes de l'équipage, la date et le lieu où ces diplômes ont été délivrés et toutes informations permettant de vérifier les compétences de l'équipage. Si le navire n'est pas en mesure de produire les documents nécessaires, il peut être arraisonné et le cas échéant refoulé par les autorités maritimes.

### **Article 11**

Les tribunaux français sont déclarés compétents pour juger des différends, et notamment des différends portant sur le versement des salaires entre les marins d'un navire étranger en escale dans un port français et leur armateur. Les juges français pourront statuer sur le respect par l'armateur des règles fixées par le Bureau international du travail. Ils sont compétents pour élever les créances des marins afin d'en favoriser le recouvrement.

### **Article 12**

L'Observatoire des droits des marins est chargé de rassembler toutes informations, données, analyses, études et recherches sur la situation des marins aux niveaux national et international, particulièrement lorsqu'ils sont à bord de navires en état d'abandon ou en grande difficulté. Il diffuse toutes informations permettant la défense des droits des marins. Il émet des avis sur les projets de textes législatifs et réglementaires dont il est saisi par le Premier ministre et présente, de sa propre initiative, des recommandations sur les textes communautaires et internationaux relatifs à la protection des marins.

### **Article 13**

Dans les deux ans de la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera un rapport au Parlement sur le bilan d'application de la présente loi, sur les moyens mis en œuvre pour assurer la formation des personnels chargés de l'inspection et du contrôle du travail maritime et des navires et sur les moyens de contrôle portuaires et leur éventuel renforcement.

## **Titre III : relatif à la surveillance des eaux territoriales**

### **Article 14**

L'article 1<sup>er</sup> de la loi N°94-589 du 15 juillet 1994 est complété par les phrases suivantes :

"Ils exercent notamment une fonction de garde-côtes. Cette mission est, sous un commandement unique, de contrôler par aéronefs l'entrée des navires dès leur entrée dans la ZEE, la possibilité d'arraisonnement permanente des navires sous normes, la possibilité de remorquer les navires qui présentent un danger, la possibilité de traiter les pollutions en mer, afin d'en limiter les conséquences."

Un rapport annuel présenté au parlement présentera un état des lieux et fera des propositions sur l'étendue des moyens nécessaires qui doivent concerner les trois façades maritimes du pays.

### **Article 15**

I. - Afin de contribuer à l'application de l'article premier, il est créé, auprès des ministères chargés de l'Environnement et de la Mer, un établissement public d'État dénommé « agence de protection de l'espace maritime ».

Dans le but d'assurer la protection de l'espace maritime et du milieu marin, l'agence a pour mission de contribuer à assurer auprès des ministères chargés de la Mer et de l'Environnement un rôle d'expertise. Elle coordonne notamment l'information et les données scientifiques en matière de pollution du milieu marin.

Pour l'accomplissement de ses missions, les laboratoires des services de l'État chargés de l'évaluation des risques ou du contrôle de ceux-ci et ceux qui leur sont rattachés sont mis à disposition de l'agence en tant que de besoin.

II. - L'agence est administrée par un conseil d'administration, composé de façon quadripartite de représentants :

- du Parlement désignés à la proportionnelle des groupes ;
- des associations de défense de l'environnement et des représentants du personnel navigant ;
- des représentants des administrations de l'État ;
- des personnalités qualifiées en fonction de leurs compétences scientifiques et technologiques ou professionnelles.

III. - Les ressources de l'agence sont constituées notamment :

- 1° Par des subventions de l'État, de la Communauté européenne ou des organisations internationales,
- 2° Par des redevances pour services rendus,
- 3° Par des produits divers, dons et legs, à l'exception de ceux versés par certains organismes ou entreprises. La liste de ceux-ci est fixée par décret en Conseil d'État,
- 4° Par des emprunts.

### **Article 16**

L'aggravation des charges de l'État, qui pourrait résulter de la mise en œuvre des dispositions prévues ci-dessus, est compensée par une augmentation à concurrence des droits de consommation sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

# 2002

## Les 7 propositions des Verts Aquitains pour en finir avec les *Prestige*

### COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les Verts en présence de Maryse ARDITI, porte-parole nationale, réunis ce jour au wharf de La Salie sur la commune de La Teste-de-Buch, ont constaté l'importance de l'arrivée du fuel sur les côtes de la Gironde. Pour Maryse ARDITI, on ne peut que constater les dégâts. Une fois l'accident arrivé, la capacité à empêcher la pollution est quasi nulle. C'est donc la prévention qui est essentielle.

Sur le plan politique les Verts dénoncent la gesticulation et l'hypocrisie qui accompagnent ce genre de catastrophe. A titre d'exemple : les députés européens de l'actuelle majorité, dont pour l'Aquitaine Alain Lamassoure et Hugues Martin, ont voté contre la proposition de création d'une commission d'enquête sur l'accident du « *Prestige* » à l'initiative des Verts.

En outre, les Verts dénoncent la diminution des crédits pour la circulation maritime dans le budget national 2003. La France est une des dernières nations en matière de contrôle des bateaux dans les ports. De même, dans le budget du ministère de l'écologie, il n'y a pas de ligne prévue pour le suivi des catastrophes maritimes.

**Le transport maritime est le plus haut lieu de la mondialisation sauvage (bateaux poubelles, pavillons de complaisance, équipages au moins cher, etc.)**

#### Nos propositions :

**1 - Des assurances sans plafond, c'est-à-dire illimitées.** Nous proposons d'accepter dans nos eaux territoriales uniquement les navires ayant une assurance illimitée.

**2-** Nous exigeons la possibilité de **mettre en cause juridiquement** (civilement et pénalement) toute la chaîne : propriétaire, armateur, affrèteur, propriétaire de la cargaison, etc.

**3 - Suppression des pavillons de complaisance.** La majorité des navires sont sous pavillon de complaisance. **80 % de la flotte française est sous pavillon de complaisance (Kerguelen).**

Au niveau européen des mesures devront être prises avec l'entrée de Malte et Chypre, pays réputés pour leurs pavillons de complaisance.

**4 - Création de ports refuges.**

Mettre à l'étude la création de sites indemnisés qui puissent accueillir les navires en cas de détresse.

## 5 - Renforcer les contrôles.

Tripler le nombre d'inspecteurs (à ce jour 65 en France).

Créer un corps de garde-côte européens.

Vérifier la date du dernier vidage de cuves à chaque escale. Si elle est supérieure à six mois, application d'une sanction très lourde ; le dégazage représente 90 % de la pollution maritime.

## 6 - Indemniser les dégâts au patrimoine écologique.

Actuellement, seuls sont indemnisés les risques économiques mais les dégâts au patrimoine écologique ne sont pas indemnisés ; parcs ornithologiques, réserves naturelles, espèces naturelles sensibles, etc.

## 7 - Amélioration de la sécurité maritime.

Mise à l'ordre du jour de l'assemblée nationale de la proposition de loi pour l'amélioration de la sécurité maritime déposée par les députés Verts le 8 décembre 2002. **Enfin les Verts rendent hommage à l'esprit de responsabilité qu'ont montré les ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon, en arrêtant la vente des huîtres, au nom du principe de précaution, dès l'arrivée des premières galettes de fuel.**

Bordeaux, le 5 janvier 2003

Le président des Verts Aquitaine,

Michel Daverat

# Contacts

## Verts Pays Basque

Euskal Herriko Berdeak-Les Verts  
Uhaldia 64220 Uharte-Garazi (Uhart-Cize)  
Tel :05 59 37 03 62 Fax : 05 59 37 03 62  
<http://verts.paysbasque.free.fr>

## Verts Landes

Angou 40230 Saubion  
Tel-Fax : 05 58 77 15 64  
<http://landes.lesvertsaquitaine.org/>

## Verts Gironde

13, rue du Chai des farines  
33000 Bordeaux  
Tel 05 56 44 37 57 ou 05 56 52 80 70 Fax : 05 56 52 47 56  
<http://verts.gironde.free.fr>

## Verts Aquitaine

13, rue du Chai des farines  
33000 Bordeaux  
Tel : 05 56 79 11 24  
<http://www.lesvertsaquitaine.org/>