

Après la catastrophe de l'Erika : avis et intervention sur la sécurité maritime

suvis d'explications de vote en 2000-2002

lundi 6 novembre 2006, par [VACHETTA Roseline](#) (Date de rédaction antérieure : 30 novembre 2000).

Nous reproduisons ci-dessous l'exposé des motifs d'un avis présenté au Parlement européen par Roseline Vachetta sur une réglementation proposée par le Conseil européen, ainsi que des interventions et explications de vote d'Alain Krivine e de Roseline Vachetta durant la période 2000-2002.

Sommaire

- [Exposé des motifs](#)
- [Sécurité maritime](#)
- [Intervention de Roseline \(...\)](#)
- [Intervention Roseline Vachetta](#)
- [Intervention Roseline Vachetta](#)
- [Intervention Roseline Vachetta](#)
- [Explications de vote](#)

Exposé des motifs

Projet d'avis de la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs à l'intention de la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (COM(2000) 142 - C5-0173/2000 - 2000/0067(COD)), sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (COM(2000) 142 - C5-0175/2000 - 2000/0066(COD)) et sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (COM(2000) 802 - C5-/2000 - 2000/0327(COD))

[Note : cette version rassemble les considération concernant trois propositions législatives qui sont présentées séparément dans les documents du Parlement européen.]

Rapporteur pour avis : Roseline Vachetta

18 septembre 2000

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le naufrage, le 12 décembre 1999, de l'Erika fut une catastrophe prévisible. En effet, ce pétrolier comportait toutes les caractéristiques d'un navire à haut risque : construit avec une seule coque en 1975, il avait changé 7 fois de noms, avait été « contrôlé » par 4 sociétés de classification différentes ; immatriculé à Malte depuis 1993, il avait auparavant battu pavillon pour le Japon et le Liberia.

Depuis 1992, 60 des 77 pétroliers « perdus en mer » avait plus de 20 ans. Les causes, analysées par la Commission sont de deux sortes : les naufrages sont expliqués par des erreurs humaines et par un mauvais état généralisé de la structure des bateaux, notamment les plus âgés.

Les raisons plus profondes sont, elles, d'ordre économique, liées à la recherche du profit et à la loi effrénée de la mise en concurrence dans un marché déréglementé. La Commission note qu'il y a de moins en moins de pétroliers propriétaires et de plus en plus de sociétés écrans ne possédant des navires qu'à l'unité ; la généralisation des pavillons de complaisance permet l'embauche de marins peu formés, sous payés, en situation de très grande précarité.

Tout cela contribue à rendre opaque la chaîne des responsabilités. Les réglementations, nombreuses, sont mal appliquées et ne permettent ni une prévention efficace, ni des sanctions réelles et dissuasives contre les pollueurs. Les sociétés de classification sont parfois laxistes, peu indépendantes des Etats des pavillons. Enfin il n'y a pas de suivi transparent de l'état des navires, pas d'obligation de contrôles.

Dans cette situation, la Commission propose un premier paquet de 3 législations. Il s'agit d'une directive sur le règlement des contrôles des navires par l'Etat du port, d'une directive sur le contrôle des sociétés de classification, d'un règlement visant à interdire peu à peu les simples coques.

Dans un avenir proche, la Commission proposera un second paquet de législations afin de systématiser les échanges d'information, d'améliorer la surveillance de la navigation, de mettre en place une structure européenne de la sécurité maritime, de développer la responsabilisation des différents acteurs du transport maritime du pétrole.

Les trois premières mesures visent à améliorer le contrôle et à mettre en place des procédures, des règles d'inspections (que ce soient celles des navires ou celles des sociétés de classification), à accroître finalement la responsabilité des Etats et de la Commission.

Il aurait semblé judicieux de commencer par responsabiliser les acteurs économiques du transport maritime. La chaîne des responsabilités n'apparaît pas clairement, il n'y a pas de consécration nette du principe pollueur-payeur.

Enfin si la Commission analyse que de nombreux accidents sont le fait d'erreurs humaines (notamment liées à la fatigue), elle ne propose strictement rien sur la situation des marins. Rien sur l'abandon, les décès ou les dommages corporels, rien non plus sur la mise en place d'une convention réglementant le niveau des effectifs, des salaires et la durée de travail. Même si l'OIT et l'OIM sont évidemment concernées par la législation du travail, l'Union européenne pourrait commencer à appliquer une législation sociale élevée.

Le contrôle du statut des personnels et de leurs conditions de vie à bord pourraient faire l'objet d'un contrôle au même titre que ceux d'ordre technique préconisés dans les projets de directives. Des amendements seront déposés en ce sens.

Proposition législative n°1

La proposition législative n°1 est la directive qui prévoit le renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port. Il s'agit :

- de bannir des eaux européennes les navires identifiés comme étant les plus dangereux : des navires de plus de 15 ans, immobilisés plus de 2 fois et/ou battant pavillon d'un Etat sur la liste noire des immobilisations ;
- d'inspecter obligatoirement les navires présentant un risque élevé pour la sécurité maritime et l'environnement, en particulier ceux munis d'une simple coque et âgés d'au moins 15 ans ;
- de produire obligatoirement un rapport sur les parties inspectées transmis à l'Etat du pavillon et à la société de classification concernées ;
- de contrôler les documents de garantie financière couvrant les risques de pollution ;
- d'autoriser la publication de certaines informations :

1. l'identité de l'affréteur, le type d'affrètement

2. les renseignements sur la dernière inspection

3. les mesures prises suite à une immobilisation

Ces dispositions sont positives et de nature à augmenter la sécurité maritime.

Cependant rien n'est proposé sur la formation des inspecteurs maritimes, leur nombre et également la cohérence des inspections effectuées d'un pays à l'autre.

Proposition législative n°2

La seconde proposition législative concerne les organismes habilités à effectuer l'inspection et les visites des navires. cette directive durcit les conditions d'octroi de l'agrément pour les sociétés, la sécurité maritime et la prévention de la pollution étant un objectif essentiel fixé à ces sociétés. L'agrément pourra être suspendu par une autorité communautaire, en accord avec l'Etat concerné, si les performances de l'organisme régressent. Enfin l'agrément pourra être suspendu par la Commission.

Cette directive accroît donc le rôle de la Commission afin de permettre une meilleure application de la législation internationale ainsi qu'une harmonisation des critères de contrôle pour l'ensemble des pays d'Europe. On peut espérer que le contrôle permettra une amélioration réelle du travail effectué par les sociétés de classification, celles-ci étant parfois complaisantes avec les navires battant pavillon pour l'Etat qui leur délègue ses propres pouvoirs de contrôler...

Enfin la responsabilité financière des sociétés de classification sera désormais clairement définie et un barème de sanctions est proposé, si la responsabilité en cas de dommage est reconnue.

A nouveau, le volet formation et statut des personnels effectuant ces contrôles est absent de la directive.

Proposition législative n°3

La proposition législative numéro 3 est un règlement relatif à l'introduction accélérée des doubles coques.

Deux considérations motivent ce projet de règlement :

1. la première, c'est l'analyse hélas encore une fois confirmée par le naufrage de l'Erika que les navires anciens peuvent être de véritables dangers pour l'environnement maritime.

2. la seconde, c'est la décision des Etats-Unis en 1990 de la promulgation de l'OIL POLLUTION ACT (OPA).

L'OPA imposa aux nouveaux pétroliers d'être équipés d'une double coque et interdit l'accès des eaux américaines aux pétroliers à simples coques, interdiction qui prend effet en 2000 pour les navires à simple coque âgés de 23 ou 25 ans et de plus de 30 000 tonnes ; en 2010 pour tous ceux qui ont plus de 5000 tonnes sans double fond ou double muraille.

Cette décision unilatérale a eu une conséquence positive puisque en Europe, la convention MARPOL a été amendée afin d'obliger les pétroliers construits depuis 1996 à être munis d'une double coque.

Mais pour les pétroliers plus anciens, l'OPA et la convention MARPOL ayant adopté des échéances différentes de retrait, il est estimé à 15% le nombre de pétroliers interdits à la navigation dans les eaux américaines - parce que trop âgés et donc potentiellement dangereux - qui pourront néanmoins naviguer dans les eaux européennes.

Par conséquent, ce projet de règlement a pour objectif d'aligner le calendrier sur celui de l'OPA et de décider de mesures d'accompagnement. C'est une proposition de règlement importante : appliquée elle permettrait de retirer 70% (soit 2000 navires environ) des navires avant 2015. cela permettra une plus grande sécurité maritime et pourra développer la construction navale.

Concrètement ce projet de règlement prévoit :

- l'interdiction de circuler pour les simples coques âgés de 23 ans (20 000 tonnes pour les transporteurs de brut, 30 000 pour les transports de produits pétroliers), sauf s'ils s'équipent en double coque dès 2005 ;
- l'interdiction de circuler pour les navires à simples coques équipés de citernes à ballast séparé, âgés de 28 ans, sauf s'ils s'équipent en double coque dès 2010 ;
- l'interdiction de circuler pour les pétroliers simples coques, quelle que soit leur taille, à compter du 1^{er} janvier 2015.

Il prévoit, de plus, des mesures d'accompagnement : la réduction des taxes portuaires pour les pétroliers à double coque, la surtaxe pour les autres. Ces mesures évidemment temporaires cesseraient avec la fin des navires à simple coque en 2015.

Sécurité maritime

Intervention orale de Roseline Vachetta en commission environnement

(10/10/2000)

Le naufrage de l'Erika du 12 décembre 1999 était une catastrophe prévisible.

Ce navire cumulait en effet tous les risques :

- âgé de 24 ans, il n'avait qu'une seule coque,
- le contrôle de son état était pratiquement impossible : il avait changé 7 fois de nom ; 4 sociétés

différentes l'avaient contrôlé ; il avait tour à tour été immatriculé au Japon, au Liberia, à Malte.

- quant au propriétaire, l'identification n'a pas été facile.

Depuis 1992, 77 pétroliers ont été perdus en mer, 60 avaient plus de 20 ans.

La Commission fait une analyse des causes de l'ensemble de ces catastrophes tout à fait intéressante : elles sont de deux sortes :

- le mauvais état généralisé de la structure,

- le facteur humain : les erreurs humaines dues notamment à la fatigue, aux mauvaises conditions de vie et de travail à bord.

Cela a un nom : la recherche du profit maximum pour les pétroliers au mépris de la sécurité humaine et écologique et la généralisation de la chaîne des complaisances, depuis les pavillons en passant par les sociétés de classification jusqu'aux États eux-mêmes parfois (dernièrement, le ministre des Affaires maritimes de la Grèce a du prendre la décision de licencier tout son personnel pour -disons- manque de sérieux !)

Dans cette situation, on aurait souhaité que le premier paquet de législations proposé par la Commission s'intéresse d'abord à la chaîne des responsabilités et réponde au principe de pollueur-payeur, remette en cause les pavillons de complaisance, et envisage des mesures contraignantes afin que les personnels travaillant sur les bateaux puissent y mener une vie digne de ce nom. Ce n'est pas le choix fait par la Commission qui réserve pour une deuxième temps le développement de la responsabilisation des différents acteurs du transport maritime des produits pétroliers.

Nous examinons donc aujourd'hui un premier paquet de propositions législatives, que l'on peut sans doute améliorer par quelques amendements, mais qui pourront, si elles sont appliquées, autoriser une plus grande sécurité des transports maritimes du pétrole.

La proposition de modification de la directive 95/21/CE prévoit le renforcement du contrôle des navires par l'État du port. Il s'agit :

- de bannir des eaux européennes les navires identifiés comme étant les plus dangereux : des navires de plus de 15 ans, immobilisés plus de 2 fois et/ou battant pavillon d'un État sur la liste noire des immobilisations ;

- d'inspecter obligatoirement les navires présentant un risque élevé pour la sécurité maritime et l'environnement, en particulier ceux munis d'une simple coque et âgés d'au moins 15 ans ;

- de produire obligatoirement un rapport sur les parties inspectées transmis à l'État du pavillon et à la société de classification concernés ;

- de contrôler les documents de garantis financière ;

- d'autoriser la publication de certaines informations :

- 1. L'identité de l'affréteur, le type d'affrètement

- 2. Les renseignements sur la dernière inspection

- 3. Les mesures prises suite à une immobilisation

Il me semble que l'on eut améliorer les propositions dans plusieurs domaines :

- l'inspection des navires « à risques » doit être obligatoire et comprendre une liste exhaustive des

inspections à effectuer :

* notamment en fonction de la technologie utilisée pour la construction du navire

* notamment en ce qui concerne les normes sociales

En effet, la recherche d'une législation sociale, harmonisée et d'un bon niveau, est une condition nécessaire à la sécurité maritime. Les ONG, les syndicats et associations de marins doivent être habilités à monter à bord pour vérifier si les conditions de vie, de travail, et le niveau des salaires sont satisfaisants.

Je serai personnellement favorable à la proposition faite par la Belgique lors du dernier Conseil des ministres d'interdire l'accès aux eaux européennes des navires ne respectant pas les normes sociales.

- la Commission souligne à juste titre qu'il est difficile d'identifier les décideurs, les propriétaires de certains navires qui créent des sociétés écrans enregistrées dans des places financières offshore... Par conséquent, je pense qu'il faut clairement aller vers la suppression des pavillons de complaisance qui mettent en échec l'action internationale en matière sociale et la prévention des pollutions maritimes. Sinon, ce serait inutile -voire hypocrite- de créer des règles en sachant qu'elles seront contournées.

- Les résultats des inspections de suivi des navires doivent être rendus publics et mis à disposition des ONG et associations impliquées dans ce sujet ; les informations sur les navires dont l'accès a été refusé doivent être publiées mensuellement.

- Les États membres collaborent à l'amélioration de la coordination entre les différentes administrations maritimes ; la Commission proposera un système d'aide au trafic maritime, un système de contrôle des navires avec un suivi communautaire des incidents et accidents maritimes.

J'aurai quelques questions à la Commission :

- la possibilité de renforcer la signalisation des navires transportant des marchandises dangereuses lui paraît-elle réaliste ? souhaitable ?

- faut-il aller, comme le proposent certains membres du Conseil vers la création d'un Fond européen d'indemnisation des victimes ?

- faut-il aller vers la création d'une agence européenne de la sécurité maritime ?

Cette proposition législative concerne les organismes habilités à effectuer l'inspection et les visites des navires. Cette directive durcit les conditions d'octroi de l'agrément pour les sociétés, la sécurité maritime et la prévention de la pollution étant un objectif essentiel fixé à ces sociétés.

L'agrément pourra être suspendu par une autorité communautaire, en accord avec l'État concerné, si les performances de l'organisme régressent. Enfin, l'agrément pourra être suspendu par la Commission.

Cette directive accroît donc le rôle de la Commission afin de permettre une meilleure application de la législation internationale ainsi qu'une harmonisation des critères de contrôle pour l'ensemble des pays d'Europe. On peut espérer que le contrôle permettra une amélioration réelle du travail effectué par les sociétés de classification, celles-ci étant parfois complaisantes avec les navires battant pavillon pour l'État qui leur délègue ses propres pouvoirs de contrôler...

Enfin, la responsabilité financière des sociétés de classification sera désormais clairement définie et un barème de sanctions est proposé, si la responsabilité en cas de dommage est reconnue.

A nouveau, le volet formation et statut des personnels effectuant ces contrôles est absent la directive.

Il est à noter que la Commission constate que les changements de classe pour les navires permettent bien souvent de ne pas effectuer les réparations indispensables. La Commission fait des propositions très positives, rendant quasi impossible tout transfert de classe.

Sur ce deuxième projet de directive, les amendements pourraient être :

- renforcer l'harmonisation plus stricte et plus uniforme des règles et normes employées par les organismes habilités,
- Harmoniser les formations professionnelles au niveau communautaire des inspecteurs chargés du contrôle des navires,
- Harmoniser le niveau de responsabilité financière des sociétés de classification,
- Augmenter les montants de l'indemnité aux victimes lorsque la responsabilité des organismes agréés est reconnue, y compris le dommage à l'environnement non inclus actuellement.

La Commission propose un règlement relatif à l'introduction accélérée des doubles coques.

Deux considérations motivent ce projet de règlement :

1. la première, c'est l'analyse hélas encore une fois confirmée par le naufrage de l'Erika que les navires anciens peuvent être de véritables dangers pour l'environnement maritime.
2. La seconde, c'est la décision des États-Unis en 1990 de la promulgation de l'OIL POLLUTION ACT (OPA)

3. Concrètement, ce projet prévoit :

- l'interdiction de circuler pour les simples coques âgés de 23 ans (20 000 tonnes pour les transporteurs de brut, 30 000 tonnes pour les transports de produits pétroliers), sauf s'ils s'équipent en double coque dès 2005 ;
- l'interdiction de circuler pour les navires à simple coque équipés de citernes à ballast séparé, âgés de 28 ans, sauf s'ils s'équipent en double coque dès 2010 ;
- l'interdiction de circuler pour les pétroliers simples coques, quelle que soit leur taille, à compter du 1^{er} janvier 2015.
- Il prévoit de plus des mesures d'accompagnement, la réduction des taxes portuaires pour les pétroliers à double coque, la surtaxe pour les autres. Ces mesures évidemment temporaires, cesseraient avec la fin des navires à simple coque en 2015.

Ce projet de règlement me semble tout à fait intéressant. Pour que son application soit réellement efficace, évidemment, il faut refuser toute dérogation à ces dates, y compris celles proposées par le dernier Conseil des ministres.

Cependant, aujourd'hui, les experts estiment que le système à double coque, s'il présente une amélioration indéniable pour la sécurité maritime, notamment en cas de heurt du navire contre un

écueil ou de naufrage, ne représente pas la panacée. L'espace entre les 2 coques est étroit, ne permettant pas un contrôle suffisant ; l'espace étant souvent rempli d'eau de mer, le risque de détérioration de la coque demeure.

Il faut, je pense, rajouter un amendement afin que les navires à double coque soient également rapidement soumis à contrôle, et que des études sur les améliorations du système soient poursuivies.

Intervention de Roseline Vachetta

Naufrage de l' Erika

Vachetta (GUE/NGL). - Monsieur le Président, reparler aujourd'hui, deux moi et demi après la catastrophe de l'Erika, de cette catastrophe, est nécessaire puisque ses conséquences dramatiques sont loin d'être terminées. Il nous faut aujourd'hui à la fois continuer à maintenir la pression, en lien avec les populations organisées, pour que Total paye la totalité de tout ce qui a été détruit en raison de sa recherche effrénée du profit, et à la fois s'engager résolument pour qu'enfin ce genre de catastrophe ne se reproduise plus.

Même si la proposition de résolution commune est intéressante, elle n'aborde pas le problème des pavillons de complaisance, problème qu'il est urgent, à la fois de dénoncer et de résoudre, si l'on veut s'inscrire dans une logique de prévention des catastrophes maritimes.

En effet, il ne s'agit pas tant, comme c'est inscrit dans la résolution, d'améliorer les contrôles de sécurité de ces pavillons de complaisance, mais bien de travailler aujourd'hui à la suppression de ces derniers. C'est la seule solution pour que les marins vivent et travaillent dans des conditions satisfaisantes, qu'ils bénéficient d'une législation et d'une protection sociale efficace et que les activités de pêche et l'environnement soient respectés.

Après chaque catastrophe maritime, une résolution du Parlement a été votée. Elle propose généralement des mesures techniques positives, dont certaines sont reprises dans des directives. Si elles étaient appliquées, elles s'opposeraient de fait à la logique du moindre coût, portée par les pavillons de complaisance.

Intervention Roseline Vachetta

Sécurité maritime - rapport Ortuondo Larrea

Directive 94/57 - sociétés de classification

Bruxelles 30 novembre 00

Les récents naufrages du pétroliers Erika et du chimiquier Ievoli Sun ont révélé l'importance du rôle joué par les sociétés de classification dans le transport maritime.

Actuellement, les Etats délèguent les fonctions de contrôles des navires aux sociétés de classification. Et nous pouvons légitimement nous interroger sur la fiabilité et l'efficacité des contrôles qu'elles effectuent. Pour preuve, la société génoise RiNa n'avait-elle pas accordé l'agrément à l'Erika et au Ievoli Sun juste avant leurs naufrages ?

La proposition de la Commission amendée par les commissions parlementaires des transports et de l'environnement serait un pas positif pour briser le système de complaisance dans ce domaine.

Tout d'abord la reconnaissance des sociétés de classification est entièrement dévolue aux Etats membres. Mais il n'existe aucun contrôle au préalable, ni aucune harmonisation à l'échelle européenne, ni internationale. Il n'est donc pas étonnant que ces mêmes carences se retrouvent pour les contrôles des organismes agréés, les méthodes et les critères d'expertise des navires.

De plus le niveau de compétence et de formation des inspecteurs des sociétés de classification varient d'un pays à l'autre. Par ailleurs, aucune garantie n'est donnée quant à l'indépendance des sociétés de classification vis à vis du pavillon et/ou du client et tout ceci dans la plus grande des opacités. Les propositions du rapporteur visant dans le respect des règles de l'OMI à uniformiser et harmoniser à l'échelle européenne ne peuvent être que positives pour la sécurité maritime.

Il s'agit ensuite que l'Union européenne se dote de moyens de faire appliquer les normes aux sociétés de classification par une autorité reconnue et compétente. Des moyens financiers et humains supplémentaires seront nécessaires. Les Etats doivent être mis à contribution par l'embauche de contrôleurs supplémentaires. Les sociétés de classification devront être contrôlées et le cas échéant sanctionnées par la suspension de l'agrément.

En cas d'accident, la responsabilité financière des organismes agréés doit être reconnue et harmonisée. Aucune société de classification ne doit pouvoir agir en toute impunité. Il faudra par ailleurs revoir à la hausse le montants des indemnités mentionnées (2,5 millions d'euros pour les dommages matériels et 5 millions pour les dommages corporels ou les décès) afin de mieux prendre en compte des dommages matériels, économiques mais aussi sociaux et environnementaux.

Je soutiendrai ce rapport, les modifications de la Commission mais j'appelle les députés à soutenir les amendements de la commission environnement notamment ceux visant à harmoniser les règles assignées aux sociétés de classification ainsi que les statuts des inspecteurs.

Intervention Roseline Vachetta

Sécurité maritime - rapport Watts

Directive 95/21 - contrôle par l'Etat du port

Bruxelles 30 novembre 00

La proposition de modification de la directive 95/21 porte sur la sélection des navires qui doivent

être inspecté et des points qui doivent faire l'objet de cette inspection.

Modifier la directive dans le sens d'une plus grande rigueur dans son application, d'une harmonisation des législations notamment en ce qui concerne la sélection des navires soumis à l'inspection et le champ d'application des différents types d'inspection est évidemment positive. Encore faudrait-il que l'Union européenne se donne les moyens de faire appliquer l'actuelle législation par les Etats membres. En effet Belgique, Danemark, Portugal, France, Irlande, Pays-Bas pourtant tenus d'inspecter 25% des navires faisant escale dans leurs ports ne le font pas. Et pire encore, les directives existantes qui datent pourtant de 1995 ne sont toujours pas transcrites dans la législation en Italie et au Portugal.

Pour que les Etats membres appliquent la législation existante, ils doivent affecter des ressources suffisantes au contrôle, afin d'assurer la bonne application des conventions internationales (OMI et OIT) et de la directive amendée par le Parlement. Ce qui signifie concrètement l'embauche de contrôleurs supplémentaires, l'élargissement des compétences et des champs du contrôle notamment concernant le respect des normes sociales, des conditions de vie et de travail des équipages et leur publication.

En effet puisque 70% des accidents ont pour origine le facteur humain, l'inspection des équipages, de ses conditions de vie et de travail, de son niveau de formation, de son effectif doit faire partie intégrante de l'inspection d'un navire et en cas de non respect des normes, cela doit être un motif d'immobilisation et de sanction.

Par ailleurs, les propositions de la Commission sont encore trop timides. Elles ne concernent en fait au maximum qu'une vingtaine de navires et les positions de la présidence française qui visent à atténuer encore plus les propositions de la Commission comme la modification du coefficient de ciblage des navires dans le but de diminuer de moitié ces contrôles sont inacceptables.

Je suis tout à fait d'accord avec le rapporteur pour refuser l'accès au port aux navires présentant un risque grave quel que soit leur âge et ceux battant pavillon de complaisance depuis plus de 3 ans. Mais il s'agit d'aller plus loin en leur interdisant la navigation dans les eaux communautaires. Il s'agit bien là de renforcer le droit maritime international. De plus il faudrait être beaucoup plus contraignant concernant les pavillons de complaisance notamment ceux ressortissants des Etats membres comme ceux des îles Kerguelen et de Wallis et Futuna.

Je soutiendrai ce rapport, les modifications de la Commission mais j'appelle les députés à soutenir les amendements de la commission environnement concernant les normes sociales.

Intervention Roseline Vachetta

Sécurité maritime - rapport Hatzidakis

Règlement double coque

Bruxelles 30 novembre 00

Les récents naufrages du pétrolier Erika et du chimiquier Ievoli Sun démontrent l'urgence de

modifier et de renforcer les législations européennes en matière de sécurité maritime. Le chantier ouvert en ce sens par la Commission est un point positif.

Pour en finir avec les catastrophes maritimes comme avec les pollutions accidentelles et intentionnelles tels que les dégazages sauvages, nous devons agir sur tous les maillons de la chaîne du transport maritime en dégageant à chaque niveau les responsabilités de chaque acteur :

- les affréteurs, responsables de leur cargaison,
- les armateurs, responsables de leur navire et de leurs équipages,
- les autorités portuaires, responsables de l'état des navires, de leurs cargaison et de leurs équipages,
- les Etats, responsables du contrôle de la bonne application des législations internationales aussi bien en matière techniques que sociales (OIT et OMI)

Clarifier la chaîne des responsabilités, respecter les normes sociales des équipages, rétablir le principe du pollueur payeur et innover sur le matériel doivent être les priorités.

Dans ce cadre la généralisation de la construction des navires à double coque notamment ceux destinés au transport de marchandise polluante et/ou dangereuses dans les meilleurs délais est une mesure utile.

Car l'Europe ne peut être en deçà des réglementations des États-Unis qui au travers de l'OIL POLLUTION ACT de 1990 visent à supprimer les monocoques entre 2000 et 2015. Nous devons au minimum adopter le même rythme que les États-Unis tout en prenant des dispositions pour ne pas déplacer la flotte des navires-poubelles vers les pays du tiers-monde. De plus le remplacement de la flotte vétuste est un moyen de relancer la construction navale.

La proposition de la Commission : double coque obligatoire à partir de 600 tonnes offre plus de sécurité que celle du rapporteur Hatzidakis à 3000 tonnes. C'est pourquoi il faut refuser cette amendement.

Mais la généralisation des doubles coques ne réglera pas l'insécurité maritime. L'exemple du Ievoli Sun, navire à double coque en est la tragique illustration. C'est pourquoi il est satisfaisant que ce règlement soit adopté en même temps que les directives contraignantes sur les contrôles des navires et des sociétés de classification.

Enfin il faut envisager l'amélioration de ce système de double coque. De nombreux techniciens soulignant aujourd'hui les difficultés rencontrées pour l'inspection de l'espace entre les 2 coques et de son entretien.

Ce projet de règlement inclus dans le premier paquet de législation européenne renforce les contraintes à l'encontre du système de complaisance. C'est pour cette raison que 'appelle les députés à soutenir tous les amendements allant dans ce sens.

Explications de vote

SÉANCE DU JEUDI 30 NOVEMBRE 2000

Sécurité maritime - double coque

Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Clarifier la chaîne des responsabilités, respecter les normes sociales des équipages, rétablir le principe du pollueur payeur et innover sur le matériel doivent être les priorités. Dans ce cadre, la généralisation de la construction des navires à double coque, notamment ceux destinés au transport de marchandises polluantes et/ou dangereuses dans les meilleurs délais est une mesure utile.

Car l'Europe ne peut être en deçà des réglementations des États-Unis qui, grâce à l'Oil Pollution Act de 1990, visent à supprimer les monocokes entre 2000 et 2015. Nous devons au minimum adopter le même rythme que les États-Unis tout en prenant des dispositions pour ne pas déplacer la flotte des navires-poubelles vers les pays du tiers monde. De plus, le remplacement de la flotte vétuste est un moyen de relancer la construction navale.

Il faut déjà envisager l'amélioration de ce système de double coque. De nombreux techniciens soulignent aujourd'hui les difficultés rencontrées pour l'inspection de l'espace entre les deux coques et son entretien. Cependant, M. Hatzidakis fait des propositions qui restreignent celles de la Commission. Elles tendent, comme il l'a très bien expliqué, à renforcer la sécurité maritime tout en respectant le système de compétition ou, dit autrement, de la recherche du moindre coût. Bref, ce qui est proposé, c'est de supprimer l'insécurité maritime sans s'attaquer à ses causes.

Ce projet de règlement va dans le bon sens, mais il faut refuser toutes les dérogations ou les reports de réalisation. Il faut en rester à la proposition de la Commission.

SÉANCE DU JEUDI 30 NOVEMBRE 2000

Sécurité maritime - sociétés de classification - rapport Larrea

Krivine (GUE/NGL), par écrit. - Les récents naufrages du pétrolier Erika et du chimiquier Ievoli Sun ont révélé l'importance du rôle joué par les sociétés de classification dans le transport maritime. Et nous pouvons légitimement nous interroger sur la fiabilité et l'efficacité des contrôles qu'elles effectuent.

Tout d'abord, la reconnaissance des sociétés de classification est dévolue aux États membres sans contrôle au préalable, ni harmonisation à l'échelle européenne. De plus, la formation des inspecteurs de ces sociétés varie d'un pays à l'autre. Par ailleurs, aucune garantie n'est donnée quant à l'indépendance des sociétés de classification vis-à-vis du pavillon et/ou du client. Les propositions du rapporteur visant l'harmonisation à l'échelle européenne ne peuvent être que positives.

Il s'agit ensuite que l'Union européenne se dote de moyens de faire appliquer les normes aux sociétés de classification par une autorité reconnue et compétente. Des moyens financiers et humains supplémentaires seront nécessaires. Les sociétés de classification devront être contrôlées et, le cas échéant, sanctionnées par la suspension de l'agrément.

En cas d'accident, la responsabilité financière des organismes agréés doit être reconnue et harmonisée. Il faudra par ailleurs revoir à la hausse le montant des indemnités mentionnées afin de mieux prendre en compte des dommages matériels, économiques mais aussi sociaux et environnementaux.

Je soutiendrai ce rapport, les modifications de la Commission, mais j'appelle les députés à soutenir les amendements de la commission de l'environnement, notamment ceux visant à harmoniser les règles assignées aux sociétés de classification ainsi que les statuts des inspecteurs.

SÉANCE DU MARDI 13 FÉVRIER 2001

Sécurité maritime - rapport Van Dam

Krivine (GUE/NGL), par écrit. - En 10 ans, près de 150 navires vraciers ont sombré, causant la mort de 800 personnes. C'est le funeste bilan d'un secteur laissé aux lois de la concurrence et du marché. J'estime comme le rapporteur que l'état physique des navires et l'incompétence des équipages sont les facteurs premiers de ces naufrages. Il faut donc agir d'abord sur le contrôle des navires et des équipages, et de leurs conditions de travail et de vie à bord.

C'est pourquoi je soutiens toutes mesures contraignantes renforçant les normes de sécurité, les contrôles de l'État du port, ainsi que la responsabilisation des terminaux de déchargement ou de chargement et des capitaines. Encore faut-il se donner les moyens personnels et financiers de faire appliquer la législation dans les États membres, notamment par l'augmentation du nombre des contrôleurs.

Par ailleurs, combattre l'impunité et la complaisance qui règnent dans le transport maritime, c'est aussi responsabiliser les affréteurs et les armateurs en se donnant, le cas échéant, les moyens de prendre des sanctions judiciaires et financières. Je voterai toutes les propositions allant dans ce sens

SÉANCE DU MARDI 13 FÉVRIER 2001

Sécurité maritime - rapport Bakopoulos

Krivine (GUE/NGL), par écrit. - La proposition du rapporteur Bakopoulos visant la création d'un « comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution des navires », qui se substituerait aux actuels comités, est un pas de plus dans le sens d'une renationalisation de la politique communautaire de sécurité maritime, mais aussi un atout supplémentaire en vue de l'amélioration du contrôle de l'application communautaire et internationale. Mais les récents naufrages de l'Erika et du Ievoli Sun nous ont montré que les meilleures résolutions ne servent à rien si l'on ne se donne pas les moyens de les appliquer et de les faire appliquer.

C'est pourquoi il faut imposer aux États membres la législation en cours, notamment celle qui régit la protection contre la pollution, le contrôle des critères de formation et des qualifications des gens de mer, ainsi que des conditions de travail à bord. Dans ce but, des efforts doivent être consentis quant au nombre et à la qualité des contrôles et des contrôleurs, mais aussi en matière de responsabilisation financière de tous les acteurs : armateurs, affréteurs, transporteurs et sociétés de classification.

Pour faire reculer l'impunité et la complaisance qui règnent dans le transport maritime, j'ai voté pour ce rapport.

SÉANCE DU MERCREDI 16 MAI 2001

Sécurité maritime - société de classification

Krivine et Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Nous votons aujourd'hui, en seconde lecture, le rapport Ortuondo Larrea sur les sociétés de classification. Certains amendements vont dans le bon sens en proposant une interdiction stricte à l'administration d'engager des organisations agréées s'ils ont des intérêts économiques dans la gestion ou les propriétés des navires, ou encore en réaffirmant la nécessité d'une cohérence entre la norme européenne et l'OMI.

D'autres tendant à réduire les responsabilités financières ne nous semblent pas recevables. Ils visent seulement à faire respecter les règles de concurrence entre États, indépendamment de l'ampleur des conséquences dues à des erreurs ou à des négligences de l'organisme agréé.

La responsabilité doit être pleine et entière, et la Cour ou le tribunal doit juger et décider librement en fonction de la réalité de chaque catastrophe.

Comme souvent, ce rapport propose des améliorations sur la transparence ou l'harmonisation, mais en limite la portée réelle en ne permettant pas des sanctions financières suffisantes.

SÉANCE DU MERCREDI 16 MAI 2001

Sécurité maritime - contrôle de l'Etat du port

Krivine et Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Même si les propositions de la Commission visent à renforcer le contrôle de l'état du port par un nombre accru d'inspections et par des procédures plus rigoureuses, nous nous interrogeons sur ce qu'il reste de la volonté politique des gouvernements pour en finir avec les marées noires 16 mois après le naufrage de l'Erika.

La législation doit être appliquée par tous les États membres, Belgique, Portugal, France, Irlande, Pays-Bas compris. Encore faut-il affecter les ressources suffisantes au contrôle, ce qui signifie concrètement l'embauche de contrôleurs supplémentaires, l'élargissement des compétences et des champs de contrôle, notamment en ce qui concerne le respect des normes sociales, des conditions de vie et de travail des équipages. Équiper largement le plus grand nombre de navires possible - pétroliers, vraquiers, mais aussi transportant des passagers - de boîtes noires (VDR) est un point positif mais ne doit pas exempter les États d'effectuer des contrôles nécessaires. Il faudra aussi établir dans les meilleurs délais la nécessité de créer un corps d'inspecteurs et de garde-côtes européens disposant de ressources financières, humaines et matérielles suffisantes.

Par ailleurs, les propositions du Conseil concernant les pavillons de la « liste noire » sont encore trop timides. Il faut prendre des engagements beaucoup plus fermes contre les pavillons de complaisance, notamment ceux ressortissant à des États membres comme ceux relevant des îles Kerguelen, de Wallis-et-Futuna. Il faut exiger leur suppression et interdire à tous les navires ne respectant pas ces règles de naviguer dans les eaux communautaires.

SÉANCE DU JEUDI 14 JUIN 2001

Sécurité maritime - fonds COPE

Krivine et Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Ce règlement permettra la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes.

En effet, la marée noire de décembre 1999 a révélé une nouvelle fois les insuffisances des compensations : la plupart des victimes n'ont toujours pas été indemnisées. La proposition marque une amélioration certaine. Cependant, elle est insuffisante car elle ne va pas au bout de la logique de responsabilisation du duo affréteur-armateur. Elle marque une amélioration, car le financement du fonds sera assuré par les entreprises européennes, ce qui permettra une indemnisation rapide et importante. Elle présente des insuffisances importantes, car ce règlement n'institue pas la responsabilité illimitée des pollueurs et n'induit pas le paiement de la totalité des dommages générés.

C'est pourquoi nous déposons des amendements. Certains visent à instituer une responsabilité illimitée : en rétablissant clairement le lien entre propriétaire du navire et État du pavillon et en faisant obligation aux affréteurs et armateurs de souscrire une assurance à garantie illimitée. D'autres tentent d'augmenter la transparence dans la gestion du Fonds COPE grâce à la composition de son comité. Nous voterons en faveur de ce texte, mais nous continuerons à œuvrer pour que la totalité des dommages soit financée par les profits colossaux des pollueurs.

SÉANCE DU JEUDI 14 JUIN 2001

Sécurité maritime - système communautaire de suivi

Krivine et Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Cette directive tend à améliorer l'identification des navires à destination des ports européens et le suivi de tous les navires transitant dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses, ainsi qu'à obliger ces navires à s'équiper de systèmes transpondeurs permettant leur identification automatique et leur suivi en continu par les autorités côtières.

À nouveau, nous pouvons estimer que cette directive présente de nettes avancées en termes de contrôle, mais qu'elle comporte des lacunes importantes, notamment en ce qui concerne les équipages.

Il est inadmissible, alors que la situation dramatique des marins sur de nombreux navires à risque est parfaitement connue, que l'examen de l'état sanitaire et physique de l'équipage ne fasse pas partie des inspections obligatoires. De même, il faut que les inspections soient réalisées par du personnel formé et en nombre suffisant.

Enfin, la notion de « port refuge » ne sera réelle que si des équipements efficaces existent pour ces refuges.

Nous voterons cette directive tout en continuant à agir pour que les hommes (marins, inspecteurs) soient enfin considérés à leur juste place : la première !

SÉANCE DU JEUDI 14 JUIN 2001

Sécurité maritime - Agence européenne

Krivine et Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Ce projet de règlement, s'il est adopté, permettra la création d'une Agence européenne sur la sécurité maritime.

S'agissant de sécurité maritime, il paraît effectivement pertinent de traiter la question au niveau européen. Cette Agence servira à mettre en cohérence des actions de formation, une aide scientifique et technique aux États membres pour l'application des législations, la collecte de données relatives aux pollutions maritimes, le contrôle et d'éventuelles propositions d'évolution des législations en vigueur. C'est un outil qui n'interfère pas sur les décisions politiques des États mais aide à la décision et au contrôle.

Cette Agence est, de plus, souhaitée par la quasi-totalité des acteurs du milieu marin.

Néanmoins, le rôle de la Commission dans la nomination du président et des membres du conseil d'administration et dans la gestion de l'Agence est tellement important que les citoyens qui ont réclamé la création de cette Agence risquent d'être tenus à l'écart. C'est pourquoi nous proposons plusieurs amendements qui visent à corriger la proposition initiale. Il est tout à fait légitime que des parlementaires, des élus locaux, des associations de défense des droits des marins et de protection de l'environnement fassent partie du conseil d'administration de l'Agence. Légitime également que celle-ci rende compte régulièrement des résultats de son action.

SÉANCE DU JEUDI 21 NOVEMBRE 2002

Naufrage du Prestige

Krivine et Vachetta (GUE/NGL), par écrit. - Nous allons une fois de plus dénoncer le naufrage d'un navire-poubelle de 26 ans d'âge, dont la dernière inspection remontait à 1999, qui appartenait à une compagnie libérienne, battait pavillon des Bahamas, était exploité par une compagnie grecque, affrété par la filiale suisse (Crown) d'un conglomérat russe (Alfa group) ayant obtenu un certificat d'aptitude à la navigation du Bureau américain de la navigation...

Nous en avons assez de l'opacité, de l'impunité et de la complaisance dans le transport maritime nuisibles aux marins, à l'environnement et aux populations littorales. Nous en avons assez de l'impuissance de l'Union européenne qui est capable en quelques semaines, sur injonction des États-Unis, d'établir une législation anti-terroriste liberticide mais qui est incapable de faire appliquer les résolutions des paquets Erika 1 et Erika 2. Il faut d'urgence un droit international maritime capable de briser la complaisance, capable d'imposer aux armateurs, aux affréteurs et aux compagnies pétrolières la logique de la sécurité et des normes sociales élevées pour les salariés du transport maritime. Il faut, enfin, des moyens humains (inspecteurs, contrôleurs, garde-côtes), matériels et

financiers pour faire appliquer la loi. Sans ces mesures minimales, le Parlement pourra toujours continuer à chaque marée noire à voter des résolutions sans effet.

SÉANCE DU MERCREDI, 18 DÉCEMBRE 2002

Sécurité maritime et mesures pour pallier les effets de la catastrophe provoquée par le pétrolier Prestige

Vachetta (GUE/NGL). - Monsieur le Président, le Prestige a coulé et, à nouveau, des « mesurette » censées éviter les prochaines marées noires sont adoptées dans l'urgence. Elles ne satisferont pas les populations traumatisées et en colère qui doivent faire face aux centaines de kilomètres de plages polluées, à la destruction des écosystèmes, à la perte d'emplois et aux menaces qui pèsent sur l'ensemble de l'économie locale. La cause essentielle de ces catastrophes à répétition est la réduction drastique des coûts de transport maritime, qui ont diminué de 30 % en dix ans. Il en résulte une exploitation du personnel de bord proche de l'esclavage et le maintien d'une flotte mal entretenue et souvent obsolète, le tout dans une opacité protégeant les coupables. Bref, des décisions politiques courageuses s'imposent.

L'OMI, qui a autorisé la création et le développement des pavillons de complaisance, doit aujourd'hui les interdire, ce qui clarifiera la chaîne des responsabilités entre propriétaires de bateau, affréteurs et États, et permettra de responsabiliser financièrement, et pénalement, les pollueurs.

Ensuite, il faut élaborer un plan de destruction des 4 000 navires que vous jugez vous-même à risques, Madame la Commissaire, ce qui exige de réorienter la production des chantiers navals vers la construction et le développement de navires modernes et sûrs. Enfin, il est nécessaire d'élaborer, sous la responsabilité de l'OIT, une législation contraignante, applicable à l'ensemble des marins à l'échelle mondiale. Une véritable agence européenne de la sécurité maritime, dans laquelle seraient représentés les syndicats, pourrait et devrait employer un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler les navires et les conditions de travail des marins.