

Pollution marine: naufrage du pétrolier Prestige, renforcement de la sécurité maritime

2003/2066(INI) - 08/07/2003

La commission a adopté le rapport d'initiative de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Prestige, survenu au large des côtes de Galice en novembre 2002. Le rapport examine des moyens de renforcer la sécurité maritime à l'échelon européen et mondial et dresse un bilan des aspects économiques, sociaux, environnementaux et liés à la pêche. Les députés recommandent une série de mesures au niveau européen dans le but de prévenir de futurs accidents semblables à celui du Prestige dans les eaux communautaires. Ils demandent aux États membres d'honorer en temps voulu et intégralement, en coopération avec l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), leurs engagements en matière de plans d'urgence nationaux et de désignation de lieux de refuge. La Commission, de sa part, est invitée à expliciter la notion de zones refuge, à doter celles-ci de moyens financiers et d'équipements adéquats et à accélérer le processus de création d'une flotte communautaire de vaisseaux de lutte contre la pollution. La commission parlementaire réclame également la création d'un service de surveillance côtière européen, une surveillance plus sévère, des poursuites pénales en cas de déversements illégaux, l'obligation de respecter des routes maritimes précises et la désignation de mouillages et de ports de secours. De plus, les bateaux présentant des risques devraient être inspectés plus fréquemment et les États membres devraient augmenter le nombre de leurs inspecteurs. Par ailleurs, les députés estiment que les obligations de rapport imposées aux pilotes doivent également s'appliquer aux navires transitant au large des côtes européennes. Le rapport demande que des zones spéciales soient délimitées dans la mer Baltique, en raison soit de leur fragilité écologique, soit des difficultés de navigation. Les États membres sont aussi invités à contrôler et à surveiller étroitement le trafic de navires transportant des produits dangereux et polluants en-deça de la limite de 200 miles de leur ligne côtière. Les députés sont toutefois préoccupés par les décisions prises par certains États membres visant à bannir de tels navires de la zone de 200 miles au large de leurs côtes. Ils craignent que ces navires ne soient alors contraints de naviguer trop loin des côtes et ne s'exposent par conséquent à des risques inacceptables, tant pour leurs équipages que pour l'environnement, en cas de problème. La commission déplore également que le capitaine Mangouras ait été traité en criminel alors qu'il n'est pas responsable de l'avarie subie par son bateau. Les autorités judiciaires espagnoles sont invitées à lever son assignation à résidence. Certaines voix se sont inquiétées de la criminalisation croissante des gens de mer et de l'atteinte ainsi portée à l'image de la marine en tant que profession. Sur le plan international, les députés souhaitent que l'Union puisse adhérer à l'OMI et qu'on donne à la Commission un mandat qui lui permette de négocier au nom de l'UE dans le cadre de l'OMI. Ils invitent la Commission et les États membres à s'efforcer d'obtenir la conclusion, dans le cadre de l'OMI, d'accords prévoyant l'élimination progressive, à l'échelon mondial, des pétroliers à coque simple. Ils demandent également que soit renforcés la législation et les contrôles des pavillons de complaisance dans les transports maritimes de marchandises dangereuses. D'autres questions sont évoquées dans le rapport, notamment : - la pleine application du principe du "pollueur-payeur" en milieu marin par un système de responsabilité pénale; - la désignation des zones européennes de pêche sensibles en raison de leur richesse en poissons et fruits de mer étant donné la forte dépendance de leurs populations vis-à-vis de ces ressources; - la nécessité d'action communautaire dans les secteurs, tels que le tourisme, la pêche et la conchyliculture, qui jouent un rôle capital dans l'économie des zones touchées par des catastrophes environnementales; - la nécessité d'un plan d'intervention d'urgence européen dont bénéficieraient toutes les côtes communautaires ainsi que la mise en place d'une force de protection civile européenne à même d'intervenir en cas de catastrophe écologique; - l'importance fondamentale d'une bonne formation des gens de mer et la nécessité d'une profonde transformation de l'ordre juridique international maritime qui réponde, sous l'angle de la sécurité et de la santé au travail, aux exigences du transport maritime moderne.