

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Document de séance

FINAL
A5-0278/2003

15 juillet 2003

RAPPORT

sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du *Prestige*
(2003/2066(INI))

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Dirk Sterckx

Rapporteur pour avis (*): Marie Anne Isler Béguin, commission de
l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs

(*) Coopération renforcée entre commissions – article 162 bis

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE.....	4
PROPOSITION DE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	6
EXPOSÉ DES MOTIFS	24
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE	29
AVIS DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET DES AFFAIRES SOCIALES	33
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA POLITIQUE DES CONSOMMATEURS (*)	36
AVIS DE LA COMMISSION DE LA PÊCHE.....	41

(*) Coopération renforcée entre commissions – article 162 bis

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Au cours de la séance du 10 avril 2003, le Président du Parlement a annoncé que la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avait été autorisée à élaborer un rapport d'initiative, conformément à l'article 163 du règlement, sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du *Prestige* et que la commission des budgets, la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie, la commission de l'emploi et des affaires sociales, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs ainsi que la commission de la pêche avaient été saisies pour avis.

Au cours de sa réunion du 21 janvier 2003, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avait nommé Dirk Sterckx rapporteur.

Les 19 et 20 mars 2003, elle a organisé une audition publique concernant le naufrage du *Prestige* et les suites à lui donner. Du 24 au 26 mars 2003, une délégation parlementaire s'est rendue en Galice. Les 15 et 16 avril 2003, une délégation parlementaire s'est rendue à Brest.

Au cours de la séance du 15 mai 2003, le Président du Parlement a annoncé que la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs, qui avait été saisie pour avis, serait associée à l'élaboration du rapport conformément à l'article 162 bis du règlement.

Au cours de ses réunions du 12 juin 2003 et des 7 et 8 juillet 2003, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme a examiné le projet de rapport.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté la proposition de résolution par 34 voix contre 1 et 20 abstentions.

Étaient présents au moment du vote Rijk van Dam (vice-président et président f.f.), Helmuth Markov (vice-président), Dirk Sterckx (rapporteur), Sylviane H. Ainardi, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Chantal Cauquil (suppléant Helmuth Markov), Luigi Cesaro (suppléant Luigi Cocilovo), Gerard Collins, Paolo Costa (suppléant Luciano Caveri), Jean-Maurice Dehousse (suppléant Danielle Darras), Jan Dhaene, Den Dover (suppléant Rolf Berend), Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Catherine Guy-Quint (suppléant John Hume), Konstantinos Hatzidakis, María Esther Herranz García (suppléant Mathieu J.H. Grosch, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Liam Hyland (suppléant Adriana Poli Bortone, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Marie Anne Isler Béguin (suppléant Nelly Maes), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Giorgio Lisi, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Bill Miller (suppléant Gilles Savary), Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto, Juan Andrés Naranjo Escobar (suppléant James Nicholson, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Joaquim Piscarreta (suppléant Christine de Veyrac), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, José Javier Pomés Ruiz, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (suppléant Dieter-Lebrecht Koch), Ingo Schmitt, Renate Sommer, María Sornosa Martínez (suppléant Ulrich Stockmann, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Hannes Swoboda (suppléant Brian Simpson), Joaquim Vairinhos, Daniel Varela Suanzes-Carpegna

(suppléant Sérgio Marques), Ari Vatanen, Herman Vermeer, Luigi Vinci (suppléant Ewa Hedkvist Petersen, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Mark Francis Watts et Brigitte Wenzel-Perillo (suppléant Margie Sudre).

Les avis de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie, de la commission de l'emploi et des affaires sociales, de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs ainsi que de la commission de la pêche sont joints au présent rapport; la commission des budgets a décidé, le 30 avril 2003, qu'elle n'émettrait pas d'avis.

Le rapport a été déposé le 15 juillet 2003.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du *Prestige* (2003/2066(INI))

Le Parlement européen,

- vu les paquets Erika I et II,
- vu sa résolution du 21 novembre 2002 sur la catastrophe du pétrolier *Prestige* au large des côtes de Galice¹, ainsi que ses résolutions précédentes concernant la sécurité maritime,
- vu sa résolution du 19 décembre 2002 sur la sécurité maritime et les mesures pour pallier les effets de la catastrophe du pétrolier *Prestige*²,
- vu la communication de la Commission, du 3 décembre 2002, sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige* (COM(2002)681 - C5-0156/2003),
- vu les conclusions du Conseil "Transports" du 6 décembre 2002,
- vu les conclusions du Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002,
- vu la communication de la Commission, du 5 mars 2003, sur les suites à donner aux conséquences de la catastrophe du *Prestige* (COM(2003) 105),
- vu le rapport du ministère espagnol des transports, du 7 mars 2003, sur la sécurité maritime et le naufrage du *Prestige*,
- vu le document de travail des services de la Commission, du 17 mars 2003, sur le naufrage du pétrolier *Prestige* (SEC(2003)351),
- vu le rapport de l'IACS (Association internationale des sociétés de classification) sur l'audit ad hoc de l'ABS (American Bureau of Shipping) concernant le naufrage du *Prestige*,
- vu les analyses techniques de l'ABS (American Bureau of Shipping), du 28 février 2003, concernant la catastrophe du *Prestige*,
- vu la déclaration écrite de M. Apostolos Mangouras, capitaine du *Prestige*, au Parlement européen (audition publique des 19 et 20 mars),
- vu les déclarations de D. Serafin Diaz Regueiro, capitaine du port de La Corogne, et de M. H. van Rooij, directeur exécutif de *SMIT Salvage*, au Parlement européen (audition publique des 19 et 20 mars),
- vu le rapport de *Universe Maritime LTD*, exploitant du *Prestige*,

¹ P5_TA PROV(2002)0575.

² P5_TA PROV(2002)0629.

- vu les conclusions du Conseil européen de printemps des 20 et 21 mars 2003,
 - vu la décision de la Conférence internationale de l'OMI (12-16 mai 2003) sur la création d'un fonds complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,
 - vu l'article 163 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie, de la commission de l'emploi et des affaires sociales, de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs ainsi que de la commission de la pêche (A5-0278/2003),
- A. considérant que le naufrage du *Prestige* a causé des dommages considérables à l'environnement marin, de même qu'aux zones côtières de l'Espagne et de la France et à la Galice, entre autres, ainsi qu'à leurs habitants et à leur mode de vie,
- B. considérant que l'intervention des autorités locales espagnoles, accompagnée d'une extraordinaire mobilisation de la population locale et de milliers de volontaires appartenant à des organisations de protection de l'environnement, notamment, au cours des mois qui ont suivi la catastrophe, a épargné des dommages encore plus graves à ces zones côtières,
- C. considérant que du fioul lourd du *Prestige* arrive encore sur les côtes de la Galice, du nord de la Péninsule ibérique et de la façade atlantique française, dépassant la Bretagne et menaçant même les côtes de l'Angleterre,
- D. considérant que, d'abord et avant tout, il faut adopter des règles en matière d'accueil des navires en détresse et en matière de disponibilité et d'accessibilité de lieux et de ports de refuge,
- E. considérant qu'il sera très difficile de déterminer la véritable cause des dégâts causés au *Prestige*, car le navire a coulé en eau très profonde et ne peut être renfloué,
- F. considérant qu'une grande partie de la cargaison est toujours par le fond, avec le navire, et, à terme, peut constituer une nouvelle menace,
- G. considérant que, le 13 novembre 2002, le *Prestige* a, comme cela a été confirmé, été endommagé à l'endroit même des ballasts qui avaient fait l'objet de réparations importantes à Guangxu (Chine) en 2001, soit seulement dix-huit mois auparavant, et que, lors de la dernière inspection, réalisée à Dubai en mai 2002, les inspecteurs de la société de classification ABS n'ont pas examiné l'intérieur des ballasts en question,
- H. considérant que, pendant un an environ, le *Prestige* a été utilisé comme réservoir flottant et que le même endroit de la coque a toujours servi de point d'amarrage et de démarrage; qu'il importe que ce type d'utilisation à risque soit notifié à la société de classification, de sorte qu'elle puisse renforcer ses contrôles ou les faire porter sur les risques spécifiques de ce genre,

- I. considérant que l'évaluation que les autorités espagnoles ont faite de l'état du navire, de la qualification de son équipage et de la qualité des contrôles dont le navire a fait l'objet ne concorde pas avec les dépositions faites notamment par *SMIT Salvage*, par les assureurs et par la société de classification; qu'une "boîte noire" aurait permis de faire la lumière à ce sujet,
- J. considérant que, dans de telles catastrophes, le facteur temps est très important; que, à cause de l'état du navire à ce moment, il était impossible d'atteindre l'équipement de remorquage de secours situé à l'arrière du navire; et que, notamment à cause du manque d'effectif, il a fallu près de vingt-quatre heures pour amarrer le *Prestige* aux remorqueurs,
- K. considérant que toutes les parties concernées ont considéré, d'emblée, que le *Prestige* était endommagé à un point tel qu'il ne survivrait pas à une tempête,
- L. considérant que le navire n'avait perdu que 1 000 à 3 000 tonnes de fioul au moment où il aurait pu être dirigé vers un lieu de refuge, comme les experts l'ont mis en évidence lors de l'audition parlementaire,
- M. considérant que l'accueil du navire dans un lieu de refuge aurait permis d'éviter de nouvelles fuites et de concentrer les moyens d'extraction du fioul qui se déversait et, partant, d'éviter une pollution généralisée et le naufrage du navire,
- N. considérant que les autorités espagnoles ont ordonné que le navire avarié soit repoussé en haute mer, car elles étaient convaincues qu'elles auraient alors plus de temps pour combattre la pollution; que, à la suite de cette décision, la pollution s'est répandue sur une zone beaucoup plus vaste,
- O. considérant que la décision d'éloigner le navire a été cautionnée par la plupart des habitants et des institutions de la zone située à proximité du lieu de l'accident,
- P. considérant que, en revanche, les sauveteurs et le capitaine ont demandé à plusieurs reprises que le navire soit amené dans un lieu ou un port de refuge, car ils étaient convaincus qu'ils pourraient ainsi contrôler la pollution et sauver le navire, et que les autorités espagnoles ont toujours opposé un refus à cette demande,
- Q. considérant que l'analyse des événements montre que, dans les cas d'urgence, toutes les parties concernées doivent prendre, très rapidement, eu égard aux risques auxquels les personnes, les biens et l'environnement sont exposés, et dans des conditions difficiles, des décisions lourdes de conséquences sur les plans économique et écologique; qu'il importe donc que les autorités compétentes disposent d'un protocole d'action conjointe, de structures de commandement claires, de plans d'urgence et de lieux de refuge bien équipés,

- R. considérant que selon les statistiques officielles, le manque à gagner total enregistré par le secteur galicien de la pêche au cours des quinze premières semaines de l'année 2003, comparativement à la même période de l'année 2002, se chiffre à 32 millions d'euros et que, dans certains ports, ce manque à gagner représente jusqu'à 50 % de la production de l'année passée; considérant par ailleurs que les captures pour toute la Galice ne dépassent pas 50 à 60 % de celles qui avaient été enregistrées au cours de la même période en 2002; considérant que, du point de vue biologique, il a été constaté une régression de certaines espèces et de l'habitat marin (algues) où elles vivent,
- S. considérant que le capitaine du *Prestige* doit, en vertu d'une décision judiciaire, se tenir à la disposition de la justice espagnole et, au grand dam du Parlement européen, n'a donc pu participer en personne à l'audition publique, et déplorant que l'OMI n'y ait pas été représentée non plus,
1. demande à la Commission de l'informer et, plus généralement, d'informer le public des derniers résultats des enquêtes concernant les causes et les circonstances du naufrage du *Prestige*, des plans adoptés et appliqués par les États membres pour récupérer le fioul contenu dans l'épave et mettre fin aux fuites à répétition, de l'indemnisation de toutes les parties lésées, du rétablissement de toutes les activités économiques sinistrées et de la maîtrise et réparation des dégâts environnementaux dans les régions concernées;
 2. exprime son admiration devant le travail extraordinaire que les marins et leurs organisations ainsi que les bénévoles ont réalisé en Galice et dans les autres pays touchés et qui a été déterminant pour empêcher que le fioul ne pénètre dans les estuaires et pour procéder au nettoyage nécessaire des plages et des rochers, tâche immense s'il en est;
 3. témoigne de son admiration devant le travail extraordinaire effectué par les marins, leurs organisations et par les bénévoles, qui a contribué de façon décisive à empêcher que le fioul ne pénètre dans les rivières des pays affectés et à mener à bien l'immense entreprise de nettoyage nécessaire;
 4. félicite les marins, pêcheurs et ceux qui ont, par leurs efforts exemplaires, contribué de manière significative à combattre les déversements de pétrole sur les côtes européennes en accomplissant des tâches qui ne pouvaient être faites qu'à la main, ce qui met une nouvelle fois en évidence leur détermination à lutter contre la pollution, à protéger les ressources de pêche et l'environnement;
 5. demande la mise en place d'un plan de formation et de gestion des bénévoles pour encadrer les volontaires lors des opérations de dépollution, et pour doter - en collaboration avec les associations - ces volontaires d'un réel statut européen ouvrant droits et garanties en matière de protection de santé et de suivi médical;
 6. se félicite qu'il n'y ait eu aucune perte humaine au cours de ce naufrage car la réglementation sur la sécurité maritime a comme premier objectif la sauvegarde de vies humaines;

7. estime que les priorités sont, d'une part, d'assurer la sécurité des gens de mer car, en cas d'accident grave en mer, il faut toujours pouvoir aller chercher l'équipage pour le sauver et, d'autre part, garantir leur activité économique et assurer la protection de la ressource;
8. demande que le ballast tribord perdu en mer avant le naufrage soit remonté à la surface et étudié afin d'analyser la qualité de l'acier et des soudures;
9. note que l'épave du *Prestige* contient encore quelque 37 500 tonnes de pétrole; encourage les autorités concernées dans leur plan ambitieux consistant à extraire sans délai ce pétrole, qui représente une menace pour l'environnement;
10. déplore que, plus d'une demi-année après l'accident, le bateau qui a sombré contienne toujours quelque 35 000 tonnes de fioul, lequel s'écoule au rythme d'environ une tonne par jour, sans que les autorités espagnoles n'aient réussi à remédier de façon définitive à ces écoulements; rappelle, à cet égard, que la récupération du fioul se trouvant encore dans l'épave du *Prestige* doit être la priorité; estime, quant aux résidus de fioul récupéré, soit directement par les déversements soit par la marée de pétrole sur les côtes, qu'il convient d'assurer qu'il est traité et stocké dans un lieu adapté et protégé; demande à cette fin que soit effectué un inventaire des lieux de stockage de déchets issus des marées noires sur les côtes communautaires, que les autorités concernées soient invitées à donner des informations sur le traitement des résidus et sur les systèmes de traitement utilisés et que soit établi un échéancier visant à encadrer l'élimination ou le traitement de ces déchets, de manière à n'autoriser l'incinération comme moyen de traitement que si cette pratique est effectuée dans le respect de la législation communautaire;
11. demande à la Commission et au Conseil des ministres, en liaison avec l'Agence européenne de sécurité maritime et les autorités nationales responsables, d'étudier avec la plus grande célérité les moyens techniques disponibles pour neutraliser définitivement l'épave du *Prestige* et mettre un terme à tout nouveau risque de pollution liée aux fuites à répétition de la cargaison du *Prestige*; s'alarme à cet égard du manque de transparence des décisions et processus engagés à ce jour qui n'ont pu empêcher l'occurrence répétée de nouvelles marées noires sur les côtes de l'Atlantique; sollicite des communications régulières de la Commission sur le traitement de l'épave;
12. prend acte des efforts accomplis par les autorités espagnoles face aux immenses difficultés techniques que comporte l'extraction du pétrole restant dans l'épave, qui gît dans les profondeurs, avec la constitution, d'abord, d'un "comité des sages" qui a fourni les différentes solutions techniques, puis avec l'adoption de la décision finale, pour laquelle des essais sont déjà effectués par l'entreprise chargée de l'extraction définitive;

Renforcement de la sécurité maritime à l'échelon européen

13. souligne que, notamment avec les deux paquets Erika, on a déjà pris des mesures importantes pour rendre plus sûre la navigation dans les eaux européennes, et qu'il est essentiel que les États membres mettent cette réglementation en œuvre rapidement et intégralement et, surtout, la respectent rigoureusement; se félicite des propositions de la Commission visant à raccourcir les délais de mise en œuvre;
14. estime qu'une évaluation des transpositions des directives "Erika" dans le droit interne des

Etats membres doit être mise en œuvre rapidement et que doit être renforcée l'information liée à leur responsabilité dans la mise en œuvre du droit communautaire;

15. note que la catastrophe du *Prestige* a clairement montré que l'accueil des navires en détresse est encore insuffisamment organisé; invite les États membres à honorer en temps voulu et intégralement, en coopération avec l'AESM, leurs engagements en matière de plans d'urgence nationaux et en matière de désignation de lieux de refuge; à cet égard, les États membres devraient notamment indiquer dans quelles circonstances ils comptent rendre obligatoire l'utilisation de lieux de refuge et les doter des moyens nécessaires à l'application des plans d'urgence;
16. demande à la Commission d'explicitier la notion de zones refuge, de doter celles-ci de moyens financiers et d'équipements adéquats et de réserver une indemnisation en cas d'accueil de navires engendrant une pollution;
17. invite la Commission à présenter, dès avant février 2004, des propositions concernant l'indemnisation pour les lieux de refuge;
18. estime que dans la mise en œuvre des plans pour l'accueil des navires dans des lieux de refuge, une marge de manœuvre doit être laissée au profit des Etats et des décideurs afin de tenir compte de la situation sur place, dans l'urgence; considère qu'il faut également s'assurer d'une ligne de décision politique claire;
19. souligne que, pour les situations d'urgence maritime, chaque État membre doit disposer d'une structure de décision et de commandement claire et d'une autorité indépendante ayant les pouvoirs juridiques, financiers et techniques nécessaires pour prendre, en cas d'urgence, des décisions contraignantes applicables dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive;
20. demande à la Commission de faire établir par l'AESM l'inventaire des structures de commandement et autorités compétentes appelées à intervenir en cas de situation d'urgence maritime (par exemple, la Préfecture maritime en France et le *Secretary of State Representative* au Royaume-Uni) et de formuler des recommandations relatives aux échanges de meilleures pratiques, à la promotion de la coopération entre États membres et à l'introduction de directives européennes ou d'exigences minimales en la matière;
21. considère qu'il est indispensable d'établir des plans d'urgence spécifiques dans les zones de grand trafic maritime, en attribuant aux autorités des régions concernées l'autonomie nécessaire pour agir en cas d'accident grave;
22. demande à l'Union européenne de se doter, par l'intermédiaire de la Commission, d'une structure de coordination et d'intervention pour agir dans des situations d'urgence et canaliser immédiatement l'aide européenne;
23. demande à la Commission d'accélérer la mise en place d'une flotte de navires dépollueurs;

24. invite la Commission à présenter au Conseil et au Parlement, dans les plus brefs délais, une proposition fixant des exigences minimales en ce qui concerne la disponibilité, dans les États membres, de moyens et d'équipements d'aide, de sauvetage, de prévention de la pollution et de lutte contre la pollution;
25. demande, s'agissant de zones de la mer Baltique qui sont écologiquement sensibles et de navigation difficile, en particulier la Kadetrende, le Skagerrak/Kattegatt, le Grand Belt et le Sund, la création de zones spéciales par lesquelles les navires océaniques, en particulier les pétroliers, ne pourraient plus transiter sans pilote, et invite la Commission et les États membres à prendre les initiatives nécessaires à cet effet au sein des instances internationales compétentes et, en particulier, au sein de l'OMI; considère que, à cet égard, on pourrait désigner ces zones comme "zones maritimes particulièrement sensibles" (Particular Sensitive Sea Area – PSSA);
26. invite la Commission à étudier la possibilité de créer des zones de séparation du trafic en mer Baltique et en mer du Nord et, en particulier, au large des côtes atlantiques du Portugal et de l'Espagne et à lui faire rapport à ce sujet;
27. estime qu'il faut envisager de manière sérieuse le financement des études de faisabilité et de réalisation de navires dépollueurs; considère à cet égard que l'Agence de Sécurité maritime pourrait en prendre l'initiative;
28. invite la Commission à présenter au Conseil et au Parlement, dans les plus brefs délais, une proposition visant à garantir que, dans les navires neufs, le mazout lourd servant de carburant soit, lui aussi, stocké dans des citernes sûres à double coque, car les cargos ou les navires porte-conteneurs transportent souvent, dans leurs citernes, leur carburant, du mazout lourd, en quantité qui peut dépasser considérablement la cargaison de petits pétroliers;
29. demande aux États membres, bien que conscient que les questions touchant à la défense relèvent de la compétence exclusive de ces derniers, d'éliminer de leur flotte militaire les pétroliers monocoques et ceux qui devraient, au sens de la législation communautaire, être retirés des eaux européennes;
30. demande aux États membres de surveiller attentivement le nettoyage illégal des fonds de cale des navires en mer, les rejets étant une des principales causes de pollution;
31. se félicite que le secteur ait pris l'initiative d'obliger les pétroliers à être couverts vingt-quatre heures sur vingt-quatre par un "Emergency Response System" qui, en cas de détresse, peut aider à évaluer et permet de stabiliser l'état du navire; propose que cette initiative soit étendue pour s'appliquer à tous les navires qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes;
32. est informé que les navires à double coque présentent des risques spécifiques (corrosion, fatigue du métal, risques d'explosion, solidité des parois, risques en cas de collision); demande à la Commission de charger l'AESM d'étudier d'urgence cette question et de proposer des mesures visant à minimiser les risques;

33. demande, de même, que l'UE encourage la construction de navires à double coque dans les chantiers navals européens et, si possible, et à titre de mesure compensatoire, dans les régions les plus touchées par les accidents du transport maritime de marchandises dangereuses;
34. invite les États membres à contrôler et à suivre de près, dans une zone de 200 milles à partir de leur côte, le trafic des navires transportant des marchandises dangereuses et polluantes; est préoccupé, toutefois, par la décision de plusieurs États membres de repousser ces navires en dehors de cette zone de 200 milles; craint que, de ce fait, ces navires doivent s'éloigner excessivement des côtes, ce qui, en cas de détresse (tempête ou avarie), peut mettre gravement en danger l'équipage et l'environnement; demande également aux États membres de veiller à ce qu'en pareils cas, ils disposent des moyens techniques de sauvetage nécessaires pour venir en aide à l'équipage et préserver l'environnement marin;
35. demande que l'interdiction faite aux navires à simple coque transportant du fioul lourd et, en règle générale, des cargaisons dangereuses, de pénétrer dans des ports ou zones de mouillage de l'UE soit étendue, sur la base d'une législation spécifique de l'Union, aux navires qui transitent par les eaux communautaires;
36. soutient la proposition de la Commission d'engager une action coordonnée des États membres afin d'étudier et d'envisager différentes formules qui permettront de prendre des mesures pour protéger leurs eaux côtières, notamment les eaux territoriales et la zone économique exclusive, contre les navires qui constituent une menace pour l'environnement marin, à travers l'obligation imposée aux pays côtiers de refuser l'accès, dans les eaux côtières, aux bateaux qui représentent un danger évident pour l'environnement et ne respectent pas les normes de sécurité les plus élémentaires;
37. estime que la mise en place de routes obligatoires afin d'éloigner les navires dangereux ne peut être que bénéfique; l'expérience du rail d'Ouessant en France, au large de la pointe de Bretagne, démontre un rôle certain dans la sécurisation de cette zone; comme l'éloignement du couloir maritime du Finistère face aux côtes de Galice;
38. demande la création, dans le cadre de la Convention Marpol, de zones particulièrement vulnérables: par exemple, la Manche, la Mer du Nord ainsi que les caps Finistère galicien et breton sont des routes extrêmement fréquentées qui disposent d'un plateau continental où les ressources sont très importantes; les conflits d'usage ont pour conséquence une multitude de collisions entre les chalutiers et les gros navires;
39. exige que la liste des produits transportés et leur emplacement sur les navires (ainsi que la fiche complète de la composition des produits) soient disponibles - et à bord des navires et à terre - à tout moment et pour tout contrôle, et que ces listes soient transmises aux autorités communautaires lors de la présignalisation;
40. demande à la Commission d'œuvrer pour que les systèmes de pilotage et de routage utilisent les technologies à base de satellites et de transpondeurs les plus récentes, qui permettent de suivre les navires de façon précise et sur de grandes distances, et cela en tirant parti du développement du projet Galileo et des services GMES;

41. demande à la Commission et aux États membres d'examiner, au sein de l'OMI, dans une optique de sécurité renforcée, l'opportunité de prévoir, pour tous les navires qui transportent des marchandises dangereuses, des exigences techniques complémentaires, en particulier la présence obligatoire d'un équipement de remorquage de secours ou de moyens de lutter immédiatement contre la pollution à petite échelle ainsi qu'une inspection annuelle de l'intérieur de tous les ballasts dans le cas de navires âgés de plus de quinze ans;
42. se félicite de l'attitude positive de la Commission à l'égard des mesures fiscales que certains États membres ont prises pour promouvoir le retour aux pavillons européens; demande instamment aux États membres d'assurer une capacité administrative suffisante pour permettre le retour aux pavillons européens et un contrôle rigoureux par l'État du pavillon; invite la Commission et les États membres à envisager à nouveau la création d'un registre européen des navires;
43. invite la Commission à présenter dans les meilleurs délais une proposition visant à renforcer le contrôle par l'État du port en réduisant les intervalles entre les inspections des navires à risques et en prévoyant que les pilotes sont tenus de faire rapport aussi sur les navires en transit au large des côtes européennes; invite les États membres à fournir les moyens nécessaires pour ces inspections, ce qui doit passer par une augmentation du nombre des inspecteurs et par une amélioration de leurs conditions de travail et des moyens dont ils disposent;
44. considère qu'il convient aussi d'aborder la question d'une langue commune dans les communications maritimes; le "vocabulaire uniformisé" mis au point par l'OMI doit être amélioré: à cet égard, l'OMI pourrait prendre à sa charge la diffusion, à bord des navires, de vidéos de formation en cours d'emploi, mesure qui est actuellement mise en œuvre par certains propriétaires de navires;
45. considère que, en prévoyant qu'au moins 25 % des navires entrant dans les ports des États membres doivent faire l'objet d'inspections par l'État du port, la directive 95/21/CE impose une exigence qui n'est pas suffisante; propose que ces inspections soient effectuées dans tout port qui connaît un trafic maritime important, et non sur la base d'une moyenne calculée à l'échelon national, sans quoi il y aura deux catégories de ports: les ports "rigoureux" et les ports "tolérants"; la définition de la notion "trafic maritime important" devrait se fonder sur deux indicateurs: l'un afférent au volume du trafic (par exemple, 50 navires par mois), et l'autre afférent au volume de la cargaison dangereuse et polluante transportée;
46. voit d'un bon œil la proposition de la Commission prévoyant l'application de sanctions en cas de délit environnemental en mer;
47. accueille avec satisfaction la proposition de directive relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution, les déversements illicites en mer étant responsables de la majorité des pollutions marines;

48. estime que, outre l'institution d'un régime de sanctions contre les contrevenants, il serait souhaitable d'examiner l'introduction d'une responsabilité des autorités publiques et politiques, locales et nationales dans la prise de décisions;
49. est préoccupé par la criminalisation croissante des marins et le tort qu'elle porte à l'image de la profession;
50. déplore que le capitaine Mangouras ait été traité en délinquant, alors qu'il n'est pas responsable de l'avarie qu'a subie son navire; appelle les autorités judiciaires espagnoles à lever les conditions en vertu desquelles le capitaine du *Prestige* est assigné à résidence;
51. demande la création d'un service de surveillance côtière européen qui, disposant des pouvoirs et des instruments nécessaires à cet effet, non seulement assurerait une surveillance rigoureuse, déclencherait des poursuites pénales en cas de déversement illégal à partir de navires et assurerait le respect de certaines routes maritimes, mais, aussi et surtout, assurerait, en cas d'avarie, une mise en œuvre coordonnée et aussi rapide que possible des mesures nécessaires, en ce compris la désignation de lieux et de ports de refuge;
52. demande, dans le cadre des mesures à prendre pour améliorer les conditions du trafic maritime et protéger les ressources halieutiques dans les eaux communautaires, la création d'un service de garde-côtes européen;
53. constate que, aujourd'hui, ce sont l'État du pavillon du navire concerné et l'État côtier qui enquêtent sur les accidents et les incidents survenus en mer; considère que, si l'on veut éviter de nouveaux accidents et incidents, il convient que, dans l'Union, on élabore des lignes directrices claires concernant l'exécution d'enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents survenus en mer; estime que cette tâche doit incomber à un organe d'enquête indépendant au niveau des États membres ou, si cela est souhaitable, au niveau européen;

Renforcement de la sécurité maritime à l'échelon mondial

54. invite les États membres à permettre à l'Union d'adhérer à l'OMI et à donner à la Commission un mandat qui lui permette de négocier au nom de l'Union dans le cadre de l'OMI;
55. demande à la Commission et aux États membres de s'employer au sein de l'OMI à obtenir un renforcement de la sécurité maritime, sous tous ses aspects, ce qui éviterait à l'Union européenne de mener une action unilatérale, qui risquerait de conduire à la délocalisation de la marine marchande communautaire sans pour autant réduire le risque de nouvelles catastrophes;
56. invite 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 par une modification de la convention MARPOL;

57. invite la Commission et les États membres à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour obtenir, dans le cadre de l'OMI, un accord sur une convention internationale de droit public concernant les lieux de refuge;
58. demande à la Commission et aux États membres d'examiner, dans le cadre de l'OMI, le régime de classification des navires et d'imposer des exigences plus rigoureuses en ce qui concerne la communication, par les propriétaires de navires, d'informations aux sociétés de classification à propos des changements d'utilisation des navires;
59. réaffirme la nécessité de mettre en place, au niveau international et communautaire, des mécanismes d'inspection technique exhaustifs qui permettront de disposer d'informations fiables sur l'état réel des navires;
60. demande que l'on adapte l'interprétation et l'application de celles des dispositions du droit de la mer des Nations unies qui portent sur la liberté de navigation dans la zone économique exclusive et en haute mer, de manière que les États côtiers puissent intervenir contre les navires qui constituent une menace pour l'environnement et la sécurité maritime;
61. invite la Commission et les États membres à intervenir dans le cadre de l'OMI pour obtenir: la mise en place de routes maritimes obligatoires et la limitation de la navigation dans les zones particulièrement sensibles, aux fins de protection des côtes; une procédure de contrôle obligatoire par l'État du pavillon, destinée à combattre la navigation sous pavillon de complaisance; et la fixation de normes plus rigoureuses en matière de contrôle par l'État du port;
62. demande la mise en œuvre de programmes de protection, de prévention et de contrôle des voies de transport maritime dans les zones les plus vulnérables et les plus exposées aux risques d'accidents chimiques ou pétroliers; demande à la Commission et au Conseil de présenter à l'Organisation maritime internationale (OMI) une proposition coordonnée de déclaration de corridors sensibles en mer le long des côtes de l'Union, intégrant la nécessité de rejet polluant "zéro" et l'interdiction du transport de marchandises dangereuses;
63. demande que soit renforcés la législation et les contrôles des pavillons de complaisance dans les transports maritimes de marchandises dangereuses;
64. souligne l'importance, surtout dans les situations d'urgence, d'une bonne communication entre navires, équipes de sauvetage et autorités à terre; préconise donc une connaissance suffisante de la langue anglaise dans le monde de la navigation maritime;

Aspects économiques

65. demande que l'on élargisse la part de responsabilité financière des propriétaires de navires en modifiant, dans le cadre de l'OMI, les dispositions concernées de la réglementation internationale en matière de dommages-intérêts et de responsabilité; invite la Commission, en cas d'échec, à présenter une proposition prévoyant un régime de réparations et de responsabilité pour l'Union européenne élargie;

66. considère que, l'état de la flotte pétrolière n'étant pas le seul facteur de risque de marées noires, l'introduction généralisée de pétroliers à double coque doit être accompagnée de réflexions, d'orientations et de mesures concernant la responsabilisation juridique de l'ensemble de la chaîne du transport maritime; il importe, en particulier, de veiller au renforcement des compétences communautaires en vue de la création d'un "espace européen de sécurité maritime" afin de réduire les délais de réaction aux accidents maritimes, l'empilement des législations nationales et européennes, et de s'assurer d'un égal respect de la législation communautaire dans l'ensemble des États membres;
67. requiert la pleine application du principe du "pollueur-payeur" en milieu marin par un système de responsabilité pénale propre, d'une part, à pénaliser les responsables d'incidents et d'autre part, à développer encore, conformément audit principe, un système de fonds de compensation international afin de dédommager les riverains et de financer la restauration de l'environnement; le financement de ce fonds s'étendrait sur toute la chaîne du transport (États de pavillon, affréteurs, propriétaires de la cargaison et propriétaires du bateau); recommande que ce fonds soit composé de deux parties, l'une relative au transport d'hydrocarbures, et l'autre relative au transport d'autres substances dangereuses;
68. se félicite de la décision de l'OMI d'élever le plafond du FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) à un maximum de quelque 1 milliard d'euros de réparations par accident; invite les États membres à ratifier dans les meilleurs délais le protocole en question; demande à la Commission et au Conseil de veiller à ce que les victimes du *Prestige* soient intégralement et le plus rapidement possible dédommagées;
69. demande au Conseil d'approuver et de rendre immédiatement opérationnel, notamment dans le cas de l'accident du *Prestige*, le Fonds d'indemnisation européen (Fonds COPE) d'ores et déjà approuvé par le Parlement européen le 14 juin 2001¹;
70. se félicite de la récente approbation par l'OMI, le 16 mai 2003, de la création d'un Fonds supplémentaire international d'indemnisation des dommages occasionnés par la pollution par les hydrocarbures, indemnisation qui sera plafonnée à 750 millions de droits de tirages spéciaux (environ 1 milliard d'euros en fonction des taux de change) et qui entrera en vigueur trois mois après que huit États qui représentent 450 000 tonnes d'hydrocarbure/an auront signé le nouveau protocole;
71. regrette que le Conseil n'a pas agréé la proposition de la Commission de créer un fonds d'indemnisation pour les victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (fonds COPE) qui devait porter le plafond de l'indemnisation globale à 1 milliard d'euros, alors que la limite actuelle est de 185 millions d'euros; invite les États membres à ratifier sans attendre le protocole établissant un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures; si tel n'était pas le cas, il serait urgent d'adopter rapidement la proposition de la Commission en vue de la création d'un fonds COPE;

¹ JO C 53 du 28.2.2002, p. 324.

72. demande que l'Union européenne convienne rapidement d'un relèvement du plafond d'assurance de la chaîne des opérateurs du transport maritime;
73. regrette l'absence d'action communautaire dans un secteur aussi sensible pour l'économie des zones touchées que l'est le tourisme, qui a subi un grave préjudice; demande au Conseil et à la Commission d'adopter les mesures requises pour faire face aux problèmes que le secteur du tourisme connaîtra, à court et à long terme, dans les régions littorales touchées par des catastrophes environnementales telle celle du *Prestige*, y compris des aides en faveur de ceux qui ont subi un dommage, des incitations à la reprise de l'initiative privée et des campagnes de promotion, une fois que les dommages causés à l'environnement auront été pleinement réparés;
74. demande à la Commission d'accorder une attention particulière aux problèmes que les différents secteurs économiques, en particulier les secteurs du tourisme, de la pêche et de la conchyliculture, connaîtront, à court et à long terme, dans les régions littorales touchées par des catastrophes environnementales telle celle du *Prestige*;
75. estime que des systèmes de propulsion de secours performants permettent d'accroître nettement la manœuvrabilité des grands bateaux-citernes dans les situations dangereuses et peuvent contribuer à éviter des avaries imminentes; renvoie aux projets qui existent déjà, en matière de systèmes de propulsion de secours, dans le secteur européen de la technique de la construction navale, et invite la Commission à promouvoir l'installation, sur les navires, de systèmes de propulsion de secours performants;
76. rappelle au Conseil et à la Commission la nécessité de mobiliser toutes les ressources financières pour pallier les dommages causés par le naufrage du *Prestige*; demande que, parallèlement à la réhabilitation de l'environnement, il soit procédé à une réparation équitable de tous les préjudices sociaux et économiques, en accordant une attention particulière à la reconstitution du tissu industriel des zones affectées incluant, outre la pêche, d'autres secteurs d'activité comme la conserverie, le commerce, les transports, la réparation et l'entretien, l'hôtellerie, le tourisme, etc.;
77. demande au Conseil et à la Commission que les aides en faveur des personnes et des entreprises des secteurs de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture espagnole octroyées en vertu du règlement du Conseil du 20 décembre 2002 soient maintenues pour tous ceux qui continuent à subir les conséquences du naufrage, et particulièrement pour les personnes et les entreprises les plus directement affectées; demande également à la Commission de présenter en ce qui concerne les régions françaises une proposition analogue à celle relative aux zones côtières espagnoles touchées;
78. demande la mobilisation de tous les fonds et moyens techniques communautaires sans exception (FEDER, Fonds de cohésion, Interreg III, IFOP, Fonds de solidarité de l'UE, VI^e programme cadre de recherche, de développement technologique et de démonstration, etc.), ainsi que l'adoption de nouvelles propositions et de crédits budgétaires pour des projets pilotes et des mesures spécifiques, l'évaluation des incidences sur l'environnement, l'indemnisation des dommages non couverts par une convention internationale en vigueur, la création d'un réseau d'échanges d'expériences en matière de pollution par hydrocarbures, etc.. À cette fin, et particulièrement en ce qui concerne l'utilisation des fonds FEDER et fonds connexes, le cofinancement communautaire pour les régions de

l'objectif 2 sera au même niveau que pour les régions de l'objectif 1 afin d'éviter les disparités de traitement non justifiées alors qu'il s'agit de la réparation de dommages causés par des agents extérieurs aux régions affectées;

79. demande à la Commission d'informer le Parlement des reprogrammations des Fonds structurels et du Fonds de cohésion pour la période 2000–2006 éventuellement jugées nécessaires pour venir en aide aux zones affectées par l'accident du *Prestige* en Espagne et en France; recommande que cette reprogrammation soit promptement mise en œuvre et axée sur la réhabilitation écologique de la frange côtière aussi bien que sur la relance économique des secteurs concernés;
80. considère que les grandes catastrophes marines comme celle du *Prestige* devraient être couvertes, soit par le Fonds européen de solidarité contre les catastrophes naturelles, soit par un Fonds spécifique d'aide pour les graves dommages causés à l'environnement;
81. invite la Commission à inclure dans le programme de travail pour 2004 du VI^e programme cadre de recherche et de développement technologique la recherche en vue de l'établissement de plans d'intervention d'urgence pour toutes les côtes communautaires permettant de faire face à tous types de risques et de catastrophes ainsi qu'en vue de la conception et de la construction de nouveaux navires, technologiquement développés pour la collecte et le nettoyage des émissions polluantes dans la mer et la promotion de nouvelles technologies pour la réhabilitation de l'environnement et le traitement des déchets;
82. demande à la Commission d'élaborer, un an après la catastrophe du *Prestige*, un rapport d'évaluation sur l'impact des mesures communautaires visant à pallier les effets de cette catastrophe, en accordant une attention particulière à la réhabilitation de l'environnement et aux aides octroyées aux différents secteurs de la pêche et industries concernées;

Aspects environnementaux

83. souligne la nécessité de renflouer les épaves dangereuses qui se trouvent dans les eaux européennes, dans le souci de la sécurité maritime et de l'environnement ; invite la Commission à encourager les recherches en la matière;
84. note que l'élimination accélérée des navires à coque simple entraînera une augmentation du nombre des navires à déchirer; demande, dans un souci de protection de la santé humaine et dans un souci environnemental, que l'OMI adopte des directives contraignantes concernant, notamment, la préparation des navires pour le recyclage, la réduction des déchets et de l'utilisation de substances dangereuses et la promotion de la coopération internationale en la matière;
85. estime que, dans le cadre des négociations internationales, au sein de l'OMI, il serait intéressant d'examiner plus en avant les conditions dans lesquelles les navires à simple coque sont démolis et notamment les conditions de travail des travailleurs dans ces chantiers dans les pays en voie de développement;
86. constate, s'agissant de la santé publique, que rien n'a été divulgué sur l'ampleur de la contamination interne des personnes qui auraient pu être directement ou indirectement

victimes de la pollution provoquée par le *Prestige* et déplore que l'on perde un temps capital pendant lequel on pourrait obtenir des données sur les conséquences des déversements de fioul pour la population;

87. demande à la Commission d'ajuster les directives européennes concernant le fioul lourd soufre n°2 - interdit d'utilisation dans l'Union européenne mais cependant produit et véhiculé en Europe et dans ses ports - et exporté vers des pays à des fins énergétiques; réclame de ce fait l'interdiction de production de ce type d'hydrocarbure;
88. insiste pour que les impacts écologiques négatifs sur les sites Natura 2000 proposés et sur les zones d'intérêt écologique, se trouvant dans la zone touchée par la marée noire, soient évalués et que des mesures soient prises afin de remédier aux dommages occasionnés; demande l'adoption immédiate des sites Natura 2000 proposés;
89. demande d'urgence l'application de la directive "Habitats" aux zones d'intérêt écologique se trouvant dans les régions maritimes exposées de l'Union européenne et leur inclusion immédiate au réseau Natura 2000;
90. rappelle le défaut d'équipement d'installations de réception et de traitement des déchets de bon nombre de ports communautaires; demande en ce sens l'installation, par le biais d'un plan européen, des infrastructures nécessaires au dégazage et au nettoyage des bateaux dans tous les ports communautaires, ces derniers devant être en mesure de parer simultanément à plusieurs difficultés majeures;
91. demande que l'Union européenne devienne membre de l'OMI, que les États membres ratifient la Convention SNPD de 1996 sur les substances dangereuses et que la Convention de Montego Bay sur le droit international de la mer soit renforcée dans son volet "sécurité maritime et protection de l'environnement marin", en particulier dans sa partie XII;
92. demande que toutes les côtes communautaires bénéficient d'un plan d'intervention d'urgence européen permettant de faire face à tout risque ou catastrophe majeurs; propose la mise en place d'une force de protection civile européenne à même d'intervenir en cas de catastrophe écologique, dotée de moyens d'intervention appropriés, y compris en mer;
93. exige des études européennes sur l'évolution et la restauration des écosystèmes et une étude épidémiologique sur les populations exposées au fioul de manière à pouvoir recueillir des données sur les effets sur la santé à court terme (conjonctivites, maux de tête, affections respiratoires) et à moyen et long terme (effets qui peuvent se manifester à l'avenir suite à une exposition chronique à des composés potentiellement toxiques);
94. demande à la Commission de proposer des mesures de prévention pour toutes pollutions survenant sur les quais, qui aggravent lourdement la dégradation des milieux marins et attentent à la santé des personnels concernés;

95. demande une meilleure coordination, plus efficace et rapide en faveur de la faune sauvage lors des sinistres maritimes; considère qu'une infrastructure pour la réhabilitation des animaux, des normes élevées ainsi que des réseaux structurés d'organisations expérimentées doivent être institués;
96. revendique, pour les associations expérimentées dans le nettoyage de la faune victime de la pollution, des moyens financiers correspondant à cette tâche;
97. propose la création d'une archive communautaire sur les marées noires (données historiques, études, mesures relevées) constituant une base d'informations actualisées et accessibles aisément à toutes institutions et tous publics;

Aspects sociaux

98. souligne la nécessité d'une action efficace et urgente pour assurer la sécurité maritime et éviter les incidents écologiques qui ont malheureusement aussi des conséquences environnementales et socioéconomiques et qui démontrent régulièrement la vulnérabilité des côtes communautaires face à un risque accru lié à l'augmentation du trafic pétrolier;
99. rappelle que la formation des gens de mer est fondamentale pour l'amélioration de la sécurité des transports maritimes et la prévention des accidents; ainsi, le Parlement européen a déjà demandé à plusieurs reprises qu'un programme d'action visant à promouvoir les professions maritimes soit présenté dans les meilleurs délais;
100. souligne qu'il importe que les matelots soient qualifiés pour que l'entretien préventif nécessaire des navires puisse être assuré, car ce sont eux qui connaissent le mieux l'état et les défauts de ceux-ci;
101. souligne qu'il importe que les matelots soient qualifiés, et invite les États membres à vérifier en particulier, lors des contrôles par l'État du port, si l'équipage possède les qualifications et l'expérience requises; demande également une amélioration de leur formation et de leurs conditions de vie et de travail, ce qui contribuera à la sécurité maritime; demande à la Commission d'œuvrer en faveur d'une harmonisation et de la revalorisation de cette profession à l'échelle européenne;
102. demande à la Commission de tenir compte, lors de l'élaboration de la réglementation sur la sécurité maritime, de la sécurité des équipages lors des possibles opérations de sauvetage en cas d'accident;
103. rappelle que la formation à la sécurité et à la santé au travail doit être accompagnée par une action permanente visant à promouvoir une culture de la prévention, compte tenu des risques spécifiques de cette activité, de la structure démographique des professions maritimes et du fait que le bateau d'un marin est son "domicile"; tout ceci devrait se faire dans l'esprit de la stratégie européenne de la santé au travail 2002–2006;

104. soumet à l'examen de la Commission et des États membres dans le cadre de leurs compétences et par le biais des organisations internationales la nécessité de réaliser 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;
105. se félicite de l'initiative des entreprises privées de promouvoir l'emploi dans les zones touchées, comme c'est le cas de la Côte de la Mort, une des zones les plus touchées du littoral galicien;
106. appelle l'attention de la Commission et des États membres sur la nécessité de mener à bien une réforme approfondie de l'ordre juridique international maritime qui satisfasse, sur le plan de la sécurité et de la santé au travail, aux exigences du transport moderne maritime;

Pêche

107. constate que les gens de la filière pêche et aquaculture sont les plus directement touchés par les pollutions marines, la ressource étant directement touchée, c'est un manque à gagner considérable pour ces gens;
108. souligne et rend hommage à la forte implication et la grande motivation dont les gens de la filière pêche et aquaculture; ont fait preuve dans la lutte contre la pollution et en constituant, de leur propre initiative et avec leurs propres outils de travail, des flotilles de pêche anti-pollution remarquablement efficaces; félicite vivement les nombreux volontaires venant de toute l'Europe pour leurs efforts de nettoyage;
109. demande à la Commission de financer un programme qui permette l'intégration des gens de la filière pêche et aquaculture dans la protection du milieu marin face à d'éventuelles catastrophes de sorte qu'il puisse se doter des moyens les plus adéquats à cet effet sur la base des expériences acquises;
110. réitère par conséquent les demandes approuvées par le PE en séance plénière dans ses résolutions du 21.11.02 sur la catastrophe du pétrolier *Prestige* face aux côtes de Galice¹ et sa résolution du 19.12.02 sur la catastrophe causée par le pétrolier *Prestige*², de créer des zones européennes maritimes et 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, comme l'a illustré la situation en Galice;
111. demande que dans la mise en place de la liste des lieux refuge soient prises en compte les zones d'activité des gens de la filière pêche et aquaculture;

¹ P5_TA(2002)0575.

² P5_TA(2002)0629.

112. demande que les flottilles de pêche antipollution fassent dorénavant partie des plans d'urgence afin que les pêcheurs soient pleinement impliqués dans la lutte contre la pollution et reconnus comme des acteurs efficaces et motivés;
113. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le 19 novembre 2002, après avoir dérivé pendant six jours par mauvais temps, le pétrolier *Prestige* coulait au large de la côte de Galice (Espagne). En faisant eau, puis en finissant par couler, le *Prestige* a été à l'origine d'une catastrophe écologique et économique d'une ampleur particulière. En Galice et dans les régions voisines, les secteurs de la pêche et du tourisme ont été durement touchés. Le pétrole s'est répandu largement et a pollué aussi les côtes françaises et portugaises.

Pour pouvoir tirer les leçons de cette catastrophe, il importe de disposer d'informations fiables et d'analyses scientifiques concernant ses causes et les circonstances dans lesquelles elles s'est produite. C'est pourquoi le Parlement européen a organisé une audition publique à Bruxelles, les 19 et 20 mars, et dépêché une délégation qui s'est rendue en Galice, du 24 au 26 mars, et à Brest (France) les 15 et 16 avril.

Le présent rapport se fonde en grande partie sur les conclusions de l'audition publique de Bruxelles et des visites de travail en Galice et à Brest.

Le naufrage du *Prestige* et ses causes

Sur la base des informations fournies au Parlement par diverses parties, on peut reconstituer comme suit les événements qui ont eu lieu du 13 au 19 novembre 2002.

Le 13 novembre, peu après 15 heures, l'équipage du *Prestige* entend un bruit d'explosion et ressent des vibrations anormales. En l'espace d'un quart d'heure, le navire a déjà une gîte de 25 degrés à tribord, et du pétrole fuit par les ouvertures butterworth. Deux heures plus tard, l'équipage, à l'exception du capitaine et de deux matelots, est évacué par hélicoptère. Ensuite, comme la salle des machines fait eau, le capitaine fait remplir les deux ballasts de babord, pour redresser le navire.

Le 14 novembre, à 6 heures, la gendarmerie maritime espagnole et des inspecteurs espagnols montent à bord, pour évaluer la situation. À 12 heures, après d'innombrables tentatives infructueuses, deux remorqueurs espagnols s'amarrent au *Prestige*. À ce moment, le navire est à trois milles de Cabo Torinana. Les autorités espagnoles ordonnent au capitaine de remettre les moteurs en marche et de s'éloigner de la côte espagnole. Le capitaine proteste, craignant que, si l'on remet les moteurs en marche et si l'on retourne en haute mer, le navire soit encore plus endommagé; mais il s'exécute. Vers 14 heures, l'équipe de sauvetage de la *SMIT* arrive à La Corogne. Mais les autorités espagnoles ne l'autorisent pas à monter directement à bord du *Prestige*. La *SMIT* conseille aux autorités de faire remorquer le navire vers un port ou un lieu de refuge, mais les autorités espagnoles lui ordonnent de remorquer le navire à au moins 120 milles de la côte espagnole. La *SMIT* ne pourra monter à bord que si elle accepte. Elle accepte, en protestant.

En raison des mauvaises conditions climatiques, l'équipe de sauvetage n'est amenée à bord que dans la nuit du 15 novembre. Le navire est remorqué vers l'ouest, puis vers le sud; les moteurs sont arrêtés. Les sauveteurs constatent une fissure de 35 mètres de long sous la ligne de flottaison. À la lumière du jour, on s'aperçoit que les bordages de deux citernes ont disparu et qu'une partie de la cargaison est perdue. À bord, le chef de l'équipe de sauvetage demande à

nouveau, mais en vain, que le navire soit conduit dans un port de refuge. Au cours de la matinée, le représentant de la *SMIT* à terre demande, lui aussi, officiellement, que le navire soit conduit dans un port de refuge.

Le 16 novembre, on diminue la vitesse de remorquage, afin de réduire au minimum l'ensemble des contraintes auxquelles le navire est soumis. Le 17 novembre, les autorités espagnoles ordonnent à la *SMIT* d'éloigner encore le navire. Mais, le 18 novembre, la marine portugaise interdit aux sauveteurs de continuer à faire route vers le sud. Du coup, on se dirige à nouveau vers le sud-ouest, ce qui met le navire en travers de la lame. Finalement, le 19 novembre, à 8 heures du matin, le navire se brise par le milieu. L'après-midi, il coule (l'arrière à midi, l'avant à 16 h 15). Du pétrole continue de fuir.

Sur un certain nombre de questions essentielles, il existe toujours des zones d'ombre et/ou des contradictions entre les déclarations des témoins.

L'avarie du 13 novembre était-elle la conséquence d'une collision, d'un défaut de construction, de dommages subis précédemment par le navire ou d'un ensemble de facteurs? Lorsqu'il a été endommagé, le 13 novembre 2002, la cargaison du navire s'est-elle échappée uniquement par les ouvertures butterworth, ou y avait-il déjà une marée noire? L'équipage a-t-il été évacué à sa propre demande ou sur ordre des autorités? Dans quelle mesure le capitaine du *Prestige* a-t-il coopéré, et son comportement a-t-il été professionnel? Pourquoi les autorités ont-elles retenu les sauveteurs à terre plus longtemps qu'il était strictement nécessaire sur le plan technique?

Plusieurs enquêtes sont encore en cours concernant les causes précises de la catastrophe et la question des responsabilités. Le navire gît par le fond, de sorte qu'il est pratiquement impossible d'effectuer des inspections techniques. Néanmoins, sur la base des informations fournies, on peut tirer un certain nombre d'enseignements. Ainsi, la catastrophe du *Prestige* met en lumière la nécessité des éléments suivants:

- un contrôle efficace du respect intégral des règles européennes et internationales en matière de sécurité maritime;
- l'existence de plans d'urgence, de lieux de refuge et de capacités de sauvetage et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (moyens matériels et humains);
- une structure de commandement claire et une responsabilité politique unique en cas de situation d'urgence en mer;
- un meilleur contrôle des navires en transit;
- un bon entretien des navires et des inspections rigoureuses et régulières.

Ces enseignements conduisent à un certain nombre de propositions, dont plusieurs sont motivées ci-dessous.

Propositions du rapporteur

1. Application de la législation communautaire et internationale en vigueur et contrôle de son respect

Tant à l'échelon européen qu'à l'échelon international, la majeure partie de la réglementation

nécessaire pour favoriser la sécurité en mer existe déjà. Ainsi, les mesures prévues dans les deux paquets Erika auraient pu contribuer à prévenir une catastrophe de l'ampleur de celle du *Prestige* (transpondeurs, élimination progressive des pétroliers à coque simple, installation obligatoire d'une boîte noire, systèmes de routage, contrôle renforcé de l'État du port, etc.).

De plus, le respect des règles internationales en vigueur renforcerait considérablement la sécurité en mer. Il convient donc, en premier lieu, que les États membres transposent en droit national, dans les meilleurs délais, la législation Erika qui a été adoptée et en contrôle de près le respect. Pareillement, il est capital que l'on contrôle le respect de la législation internationale.

2. Amélioration de la sécurité maritime à l'échelon européen et à l'échelon mondial

Parallèlement, il est souhaitable que l'on adopte plusieurs mesures nouvelles et que l'on renforce les accords déjà conclus.

2.1. Accueil des navires en détresse: plans d'urgence et lieux de refuge

Quand un navire a des problèmes, les autorités compétentes doivent prendre rapidement des décisions sur la base d'une information complète et de qualité. Il est donc nécessaire qu'il existe un plan d'urgence, pour que ces décisions puissent être prises rapidement. Le Conseil a invité les États membres à faire en sorte de disposer de tels plans d'urgence pour le 1er juillet 2003 au plus tard.

Selon le rapporteur, il importe que les États membres donnent suite, en temps voulu et complètement, à ces accords. Selon lui, les plans devraient indiquer qui prend quelles décisions, quand, et qui l'on consulte. De plus, ils doivent indiquer comment il faut intervenir selon le type de situation d'urgence. Par ailleurs, il faut que les États membres disposent de lieux de refuge suffisants et bien équipés (ports ou autres lieux d'ancrage appropriés). Les plans d'urgence doivent indiquer quels lieux de refuge peuvent être utilisés, et dans quelles circonstances. Ils doivent donner aux autorités compétentes la possibilité d'*obliger*, dans certaines circonstances, des navires à se rendre dans un lieu de refuge.

Sur proposition du rapporteur, la directive 2002/59 (considérant 16) indique qu'il convient que la Commission examine les possibilités d'établir, au plus tard pour le 5 février 2007, un système de compensation financière pour les ports de refuge. Selon le rapporteur, il convient que ces possibilités soient examinées beaucoup plus vite. Un État membre qui accueille un navire en détresse doit pouvoir compter sur une indemnisation rapide et complète des frais qu'occasionne l'opération.

2.2. Structure de commandement et prise de décision en cas de situations d'urgence

Les structures de commandement et de décision appelées à intervenir en cas de situations d'urgence diffèrent considérablement d'un État membre à l'autre. Selon le rapporteur, il importe que, dans chaque État membre, il y ait un responsable (final) qui puisse faire la part des choses entre les différents intérêts en jeu, après consultation d'experts. Cette autorité - personne ou organisme - doit être indépendante et avoir les pouvoirs financiers et juridiques nécessaires pour prendre une décision qu'elle puisse imposer à toutes les parties concernées: le

navire en détresse, les sauveteurs, le capitaine du port ou les autorités concernées de l'État membre. Il existe déjà plusieurs modèles satisfaisants. À la suite de la catastrophe du *Braemar* (1993) et du *Sea Empress* (1996), les Britanniques, après une étude approfondie (voir le rapport Donaldson), ont créé une telle autorité indépendante. Le *Secretary of State Representative* ("*SOSREP*") peut donner des ordres au capitaine du port quand un navire se retrouve en détresse. En France, la préfecture maritime dispose d'une série de pouvoirs étendus. Aussi le rapporteur invite-t-il la Commission à étudier ces structures de commandement qui fonctionnent bien et à proposer des orientations prévoyant des exigences minimales en matière de décision dans les situations d'urgence.

2.3. Disponibilité de matériel et coopération européenne

En cas de situation d'urgence en mer, le facteur temps est d'une importance capitale. Navires de sauvetage et navires spécialisés dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures doivent pouvoir être rapidement sur place. Les accords susmentionnés concernant les plans d'urgence ne prévoient aucune obligation forte en ce qui concerne la disponibilité du matériel nécessaire. La Commission doit prévoir des dispositions plus rigoureuses et faire des propositions prévoyant l'existence d'un matériel minimal. À cet égard, elle devrait tenir compte d'éléments tels que le risque, l'intensité du trafic maritime et la vulnérabilité de la côte.

Le rapporteur est conscient que la mise en place d'un tel réseau élargi nécessite, de la part des États membres, de grands efforts financiers. Aussi importe-t-il que, sur les plans financier et opérationnel, l'on coopère au-delà des frontières et que l'on élabore des accords clairs en matière de disponibilité et de mise en œuvre de matériel et d'organisation à l'échelon transfrontalier. Le rapporteur espère que la Commission étudiera les possibilités de coopération transfrontalière sur les plans financier et opérationnel.

2.4. L'interdiction des pétroliers à coque simple

Normalement, le Conseil doit adopter sous peu la proposition prévoyant de retirer du trafic plus rapidement que prévu les pétroliers à coque simple. Le rapporteur se félicite, en principe, de cette décision. Mais il est informé que les pétroliers à double coque ne sont pas sans présenter des risques. Il insiste donc pour que l'on étudie ces risques de façon approfondie.

Emboîtant le pas à la France et à l'Espagne (accord de Malaga), plusieurs États membres ont décidé de repousser à 200 milles de leurs côtes tout navire à coque unique transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. Concrètement, les navires en transit à destination ou en provenance de la mer Baltique ne pourraient plus passer par le Pas de Calais et devraient passer par la mer d'Irlande. Après s'être concerté avec des marins, le rapporteur est convaincu que cette solution n'est pas la bonne. En cas de tempête, un navire qui se trouve à 200 milles de la côte ne peut pas se mettre à l'abri. Quand l'avarie s'est déclarée, il peut être beaucoup plus difficile de le remorquer vers un endroit sûr et de le sauver ainsi que son équipage. Une mesure de ce type peut donc avoir des conséquences beaucoup plus importantes qu'on le croit. Le rapporteur préconise donc plutôt un contrôle plus rigoureux de ces navires dans le cadre d'une adaptation de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.

2.5. Adaptation de la convention des Nations unies sur le droit de la mer

Aux termes de cette convention, un État côtier n'a aucune autorité sur les navires en transit qui ne battent pas son pavillon et se trouvent en-dehors des eaux territoriales (dans la zone économique exclusive ou en haute mer). Il ne peut contraindre un navire qui constitue une menace pour l'environnement à s'abriter. Cette convention ne correspond plus à la réalité maritime. La Commission doit se faire attribuer d'urgence un mandat de négociation par le Conseil. L'État côtier est le mieux placé pour contrôler un navire qui provoque des problèmes au large de ses côtes et, en cas de circonstances exceptionnelles, doit se voir conférer certains pouvoirs.

11 juin 2003

AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du *Prestige*
(2003/2066(INI))

Rapporteur pour avis: Josu Ortuondo Larrea

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 24 avril 2003, la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie a nommé Josu Ortuondo Larrea rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 22 mai et 10 juin 2003, la commission a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les conclusions suivantes à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Peter Michael Mombaur (vice-président), Josu Ortuondo Larrea (rapporteur pour avis), Konstantinos Alyssandrakis, Per-Arne Arvidsson (suppléant Concepció Ferrer), Sir Robert Atkins, María del Pilar Ayuso González (suppléant Bashir Khanbhai), Luis Berenguer Fuster, Guido Bodrato, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Alfred Gomolka (suppléant Paul Rübig), Michel Hansenne, Dimitrios Koulourianos (suppléant Fausto Bertinotti), Werner Langen, Peter Liese (suppléant Umberto Scapagnini), Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Marjo Matikainen-Kallström, Bill Newton Dunn (suppléant Willy C.E.H. De Clercq), Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (suppléant Konrad K. Schwaiger), Marcelino Oreja Arburúa (suppléant Jaime Valdivielso de Cué, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Paolo Pastorelli, John Purvis, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Rovsing, Esko Olavi Seppänen, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca et Olga Zrihen Zaari.

CONCLUSIONS

La commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les éléments suivants:

1. réaffirme l'urgente nécessité de mettre en œuvre les mesures législatives concernant la sécurité maritime, et notamment celles relatives à une double coque pour les pétroliers, ainsi qu'aux mécanismes à caractère exceptionnel visant à encourager la rénovation des flottes communautaires de façon à permettre aux chantiers navals européens de bénéficier également des nouvelles opportunités ainsi offertes;
2. rappelle au Conseil et à la Commission la nécessité de mobiliser toutes les ressources financières pour pallier les dommages causés par le naufrage du Prestige; demande que, parallèlement à la réhabilitation de l'environnement, il soit procédé à une réparation équitable de tous les préjudices sociaux et économiques, en accordant une attention particulière à la reconstitution du tissu industriel des zones affectées incluant, outre la pêche, d'autres secteurs d'activité comme la conserverie, le commerce, les transports, la réparation et l'entretien, l'hôtellerie, le tourisme, etc.;
3. soulignant que, dans le cas du "Prestige", qui a fait naufrage devant les côtes de Galice, l'éventualité d'un déversement dans la mer de la totalité du fioul lourd contenu dans ses cuves fait peser le risque d'une grave pollution et considérant, en outre, que des galettes de fioul continuent de polluer les côtes concernées;
4. demande au Conseil et à la Commission que les aides en faveur des personnes et des entreprises des secteurs de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture espagnole octroyées en vertu du règlement du Conseil du 20 décembre 2002 soient maintenues pour tous ceux qui continuent à subir les conséquences du naufrage, et particulièrement pour les personnes et les entreprises les plus directement affectées; demande également à la Commission de présenter en ce qui concerne les régions françaises une proposition analogue à celle relative aux zones côtières espagnoles touchées;
5. témoigne de son admiration devant le travail extraordinaire effectué par les marins, leurs organisations et par les bénévoles, qui a contribué de façon décisive à empêcher que le fioul ne pénètre dans les rivières des pays affectés et à mener à bien l'immense entreprise de nettoyage nécessaire;
6. demande la mobilisation de tous les fonds et moyens techniques communautaires sans exception (FEDER, Fonds de cohésion, Interreg III, IFOP, Fonds de solidarité de l'UE, VI^e programme cadre de recherche, de développement technologique et de démonstration, etc.), ainsi que l'adoption de nouvelles propositions et de crédits budgétaires pour des projets pilotes et des mesures spécifiques, l'évaluation des incidences sur l'environnement, l'indemnisation des dommages non couverts par une convention internationale en vigueur, la création d'un réseau d'échanges d'expériences en matière de pollution par hydrocarbures, etc.. À cette fin, et particulièrement en ce qui concerne l'utilisation des fonds FEDER et fonds connexes, le cofinancement communautaire pour les régions de l'objectif 2 sera au même niveau que pour les

régions de l'objectif 1 afin d'éviter les disparités de traitement non justifiées alors qu'il s'agit de la réparation de dommages causés par des agents extérieurs aux régions affectées;

7. souscrit aux mesures pertinentes envisagées à ce jour dans le cas du "Prestige" par la Commission européenne; demande aux États membres à l'Organisation maritime internationale (OMI) de ratifier dans les plus brefs délais le protocole, adopté en mai 2003, prévoyant de multiplier par cinq les indemnités versées, au titre de la pollution maritime, par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution maritime (FIDAC), bien que le nouveau montant ne soit pas d'application dans le cas des accidents d'ores et déjà survenus, à l'instar de celui du "Prestige", mais à ceux qui pourraient se produire à l'avenir;
8. demande à la Commission d'informer le Parlement des reprogrammations des Fonds structurels et du Fonds de cohésion pour la période 2000–2006 éventuellement jugées nécessaires pour venir en aide aux zones affectées par l'accident du "Prestige" en Espagne et en France; recommande que cette reprogrammation soit promptement mise en œuvre et axée sur la réhabilitation écologique de la frange côtière aussi bien que sur la relance économique des secteurs concernés;
9. invite la Commission à inclure dans le programme de travail pour 2004 du VI^e programme cadre de recherche et de développement technologique la recherche en vue de l'établissement de plans d'intervention d'urgence pour toutes les côtes communautaires permettant de faire face à tous types de risques et de catastrophes ainsi qu'en vue de la conception et de la construction de nouveaux navires, technologiquement développés pour la collecte et le nettoyage des émissions polluantes dans la mer et la promotion de nouvelles technologies pour la réhabilitation de l'environnement et le traitement des déchets;
10. demande à la Commission d'élaborer, un an après la catastrophe du "Prestige", un rapport d'évaluation sur l'impact des mesures communautaires visant à pallier les effets de cette catastrophe, en accordant une attention particulière à la réhabilitation de l'environnement et aux aides octroyées aux différents secteurs de la pêche et industries concernées;
11. demande que l'interdiction faite aux navires à simple coque transportant du fioul lourd et, en règle générale, des cargaisons dangereuses, de pénétrer dans des ports ou zones de mouillage de l'UE soit étendue, sur la base d'une législation spécifique de l'Union, aux navires qui transitent par les eaux communautaires;
12. considère que, l'état de la flotte pétrolière n'étant pas le seul facteur de risque de marées noires, l'introduction généralisée de pétroliers à double coque doit être accompagnée de réflexions, d'orientations et de mesures concernant la responsabilisation juridique de l'ensemble de la chaîne du transport maritime; il importe, en particulier, de veiller au renforcement des compétences communautaires en vue de la création d'un "espace européen de sécurité maritime" afin de réduire les délais de réaction aux accidents maritimes, l'empilement des législations nationales et

européennes, et de s'assurer d'un égal respect de la législation communautaire dans l'ensemble des États membres;

13. réaffirme la nécessité de mettre en place, au niveau international et communautaire, des mécanismes d'inspection technique exhaustifs qui permettront de disposer d'informations fiables sur l'état réel des navires;
14. demande au Conseil d'approuver et de rendre immédiatement opérationnel, notamment dans le cas de l'accident du "Prestige", le Fonds d'indemnisation européen (Fonds COPE) d'ores et déjà approuvé par le Parlement européen le 14 juin 2001;
15. estime que l'Agence européenne pour la sécurité maritime devrait être implantée dans une région caractérisée par l'intensité de son trafic maritime international et confrontée à des risques spécifiques d'accidents au large de ses côtes, et que les circonstances de la catastrophe du "Prestige" mettent en lumière cette nécessité;
16. préconise, dans le cadre des mesures adoptées pour améliorer les conditions du trafic maritime dans les eaux communautaires, la création d'un service de garde-côtes européen.

25 juin 2003

AVIS DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET DES AFFAIRES SOCIALES

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du *Prestige*
(2003/2066(INI))

Rapporteur pour avis: Manuel Pérez Álvarez

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 29 avril 2003, la commission de l'emploi et des affaires sociales a nommé Manuel Pérez Álvarez rapporteur pour avis.

Au cours de sa réunion du 11 juin 2003, la commission a examiné le projet d'avis.

Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté les conclusions suivantes à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Theodorus J.J. Bouwman (président), Marie-Hélène Gillig (vice-présidente), Marie-Thérèse Hermange (vice-présidente), Manuel Pérez Álvarez (rapporteur pour avis), Jan Andersson, Elspeth Attwooll, Regina Bastos, Hans Udo Bullmann (suppléant Enrico Boselli), Alejandro Cercas, Brian Crowley (suppléant Nello Musumeci), Harald Ettl, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Fiorella Ghilardotti (suppléant Elisa Maria Damião), Anne-Karin Glase, Lisbeth Grönfeldt Bergman (suppléant Philip Bushill-Matthews), Stephen Hughes, Elizabeth Lynne, Thomas Mann, Mario Mantovani, Claude Moraes, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten (suppléant Luigi Cocilovo), Bartho Pronk, James L.C. Provan, Herman Schmid, Miet Smet, Ieke van den Burg et Sabine Zissener (suppléant Enrico Ferri).

CONCLUSIONS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les éléments suivants:

1. souligne la nécessité d'une action efficace et urgente pour assurer la sécurité maritime et éviter les incidents écologiques qui ont malheureusement aussi des conséquences environnementales et socioéconomiques et qui démontrent régulièrement la vulnérabilité des côtes communautaires face à un risque accru lié à l'augmentation du trafic pétrolier;
2. rappelle que la formation des gens de mer est fondamentale pour l'amélioration de la sécurité des transports maritimes et la prévention des accidents; ainsi, le Parlement européen a déjà demandé à plusieurs reprises qu'un programme d'action visant à promouvoir les professions maritimes soit présenté dans les meilleurs délais;
3. rappelle que la formation à la sécurité et à la santé au travail doit être accompagnée par une action permanente visant à promouvoir une culture de la prévention, compte tenu des risques spécifiques de cette activité, de la structure démographique des professions maritimes et du fait que le bateau d'un marin est son "domicile"; tout ceci devrait se faire dans l'esprit de la stratégie européenne de la santé au travail 2002–2006;
4. regrette que le Conseil n'a pas agréé la proposition de la Commission de créer un fonds d'indemnisation pour les victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (fonds COPE) qui devait porter le plafond de l'indemnisation globale à 1 milliard d'euros, alors que la limite actuelle est de 185 millions d'euros; invite les Etats membres à ratifier sans attendre le protocole établissant un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures; si tel n'était pas le cas, il serait urgent d'adopter rapidement la proposition de la Commission en vue de la création d'un fonds COPE;
5. se félicite de la récente approbation par l'OMI, le 16 mai 2003, de la création d'un Fonds supplémentaire international d'indemnisation des dommages occasionnés par la pollution par les hydrocarbures, indemnisation qui sera plafonnée à 750 millions de droits de tirages spéciaux (environ 1 milliard d'euros en fonction des taux de change) et qui entrera en vigueur trois mois après que huit États qui représentent 450 000 tonnes d'hydrocarbure/an auront signé le nouveau protocole;
6. soutient la proposition de la Commission d'engager une action coordonnée des Etats membres afin d'étudier et d'envisager différentes formules qui permettront de prendre des mesures pour protéger leurs eaux côtières, notamment les eaux territoriales et la zone économique exclusive, contre les navires qui constituent une menace pour l'environnement marin, à travers l'obligation imposée aux pays côtiers de refuser l'accès, dans les eaux côtières, aux bateaux qui représentent un danger évident pour l'environnement et ne respectent pas les normes de sécurité les plus élémentaires;

7. demande à la Commission de tenir compte, lors de l'élaboration de la réglementation sur la sécurité maritime, de la sécurité des équipages lors des possibles opérations de sauvetage en cas d'accident;
8. félicite les marins, pêcheurs et ceux qui ont, par leurs efforts exemplaires, contribué de manière significative à combattre les déversements de pétrole sur les côtes européennes en accomplissant des tâches qui ne pouvaient être faites qu'à la main, ce qui met une nouvelle fois en évidence leur détermination à lutter contre la pollution, à protéger les ressources de pêche et l'environnement;
9. se félicite de l'initiative des entreprises privées de promouvoir l'emploi dans les zones touchées, comme c'est le cas de la Côte de la Mort, une des zones les plus touchées du littoral galicien;
10. appelle l'attention de la Commission et des États membres sur la nécessité de mener à bien une réforme approfondie de l'ordre juridique international maritime qui satisfasse, sur le plan de la sécurité et de la santé au travail, aux exigences du transport moderne maritime.

18 juin 2003

AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POLITIQUE DES CONSOMMATEURS

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du *Prestige*
(2003/2066(INI))

Rapporteur pour avis: Marie Anne Isler Béguin (*)

(*) Coopération renforcée entre commissions – article 162 bis

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 19 février 2003, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs a nommé Marie Anne Isler Béguin rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 21 mai 2003 et 17 juin 2003, la commission a examiné le projet d'avis.

Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté les conclusions suivantes par 34 voix contre 21 et 1 abstention.

Étaient présents au moment du vote Caroline F. Jackson (présidente), Mauro Nobilia, Alexander de Roo et Guido Sacconi (vice-présidents), Marie Anne Isler Béguin (rapporteur pour avis), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Philip Bushill-Matthews (suppléant Marialiese Flemming), Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Bárbara Dührkop Dührkop (suppléant Elena Valenciano Martínez-Orozco), Jillian Evans (suppléant Patricia McKenna), Christel Fiebiger (suppléant Pernille Frahm), Karl-Heinz Florenz, José Manuel García-Margallo y Marfil (suppléant Giuseppe Nisticò, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Cristina García-Orcoyen Tormo, Salvador Garriga Polledo (suppléant Avril Doyle, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Koldo Gorostiaga Atxalandabaso (suppléant Hans Kronberger, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez Cortines, María Esther Herranz García (suppléant Raffaele Costa, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Juan de Dios Izquierdo Collado (suppléant Béatrice Patrie, conformément à l'article 153,

paragraphe 2, du règlement), Christa Klaß, Peter Liese, Giorgio Lisi (suppléant Jorge Moreira da Silva), Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Raimon Obiols i Germà (suppléant Anne Ferreira, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Mihail Papayannakis, Marit Paulsen, Dagmar Roth-Behrendt, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra (suppléant Emilia Franziska Müller, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Yvonne Sandberg-Fries, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Dirk Sterckx (suppléant Jules Maaten), Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis, Rijk van Dam, Daniel Varela Suanzes-Carpegna (suppléant Eija-Riitta Anneli Korhola, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Peder Wachtmeister et Phillip Whitehead.

CONCLUSIONS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les éléments suivants:

1. constate à regret que le naufrage du *Prestige* a illustré la nécessité urgente de renforcer au niveau européen les mesures de sécurité dans le transport maritime des hydrocarbures;
2. déplore la décision prise par l'Espagne d'ignorer les conseils des professionnels du sauvetage en mer et de remorquer le *Prestige* en haute mer alors que l'option de le ramener vers des eaux calmes, voire dans un port refuge, aurait permis de circonscrire et de limiter une catastrophe annoncée;
3. estime que, compte tenu du haut degré de prévisibilité de la catastrophe, les mesures préventives (pompage/transbordement du fioul en mer, organisation du nettoyage des plages, dispositif d'accueil des bénévoles ...) autant que les équipements spécialisés à disposition de l'Espagne, se sont révélés insuffisants pour empêcher la pollution;
4. demande que toute la lumière soit faite dans le cadre d'une commission d'enquête ou d'une commission temporaire du Parlement européen pour que les causes précises de la catastrophe du *Prestige* soient élucidées et que les enseignements tirés permettent d'éviter de nouvelles marées noires;
5. déplore que, plus d'une demi-année après l'accident, le bateau qui a sombré contienne toujours quelque 35 000 tonnes de fioul, lequel s'écoule au rythme d'environ une tonne par jour, sans que les autorités espagnoles n'aient réussi à remédier de façon définitive à ces écoulements; rappelle, à cet égard, que la récupération du fioul se trouvant encore dans l'épave du *Prestige* doit être la priorité; estime, quant aux résidus de fioul récupéré, soit directement par les déversements soit par la marée de pétrole sur les côtes, qu'il convient d'assurer qu'il est traité et stocké dans un lieu adapté et protégé; demande à cette fin que soit effectué un inventaire des lieux de stockage de déchets issus des marées noires sur les côtes communautaires, que les autorités concernées soient invitées à donner des informations sur le traitement des résidus et sur les systèmes de traitement utilisés et que soit établi un échéancier visant à encadrer l'élimination ou le traitement de ces déchets, de manière à n'autoriser l'incinération comme moyen de traitement que si cette pratique est effectuée dans le respect de la législation communautaire;
6. constate, s'agissant de la santé publique, que rien n'a été divulgué sur l'ampleur de la contamination interne des personnes qui auraient pu être directement ou indirectement victimes de la pollution provoquée par le *Prestige* et déplore que l'on perde un temps capital pendant lequel on pourrait obtenir des données sur les conséquences des déversements de fioul pour la population;

7. demande à la Commission d'ajuster les directives européennes concernant le fioul lourd soufré n°2 - interdit d'utilisation dans l'Union européenne mais cependant produit et véhiculé en Europe et dans ses ports - et exporté vers des pays à des fins énergétiques; réclame de ce fait l'interdiction de production de ce type d'hydrocarbure;
8. insiste pour que les impacts écologiques négatifs sur les sites Natura 2000 proposés et sur les zones d'intérêt écologique, se trouvant dans la zone touchée par la marée noire, soient évalués et que des mesures soient prises afin de remédier aux dommages occasionnés; demande l'adoption immédiate des sites Natura 2000 proposés;
9. demande d'urgence l'application de la directive "Habitats" aux zones d'intérêt écologique se trouvant dans les régions maritimes exposées de l'Union européenne et leur inclusion immédiate au réseau Natura 2000;
10. demande la mise en œuvre de programmes de protection, de prévention et de contrôle des voies de transport maritime dans les zones les plus vulnérables et les plus exposées aux risques d'accidents chimiques ou pétroliers; demande à la Commission et au Conseil de présenter à l'Organisation maritime internationale (OMI) une proposition coordonnée de déclaration de corridors sensibles en mer le long des côtes de l'Union, intégrant la nécessité de rejet polluant "zéro" et l'interdiction du transport de marchandises dangereuses;
11. rappelle le défaut d'équipement d'installations de réception et de traitement des déchets de bon nombre de ports communautaires; demande en ce sens l'installation, par le biais d'un plan européen, des infrastructures nécessaires au dégazage et au nettoyage des bateaux dans tous les ports communautaires, ces derniers devant être en mesure de parer simultanément à plusieurs difficultés majeures;
12. demande à ce que l'Union européenne devienne membre de l'OMI, que les États membres ratifient la Convention SNPD de 1996 sur les substances dangereuses et que la Convention de Montego Bay sur le droit international de la mer soit renforcée dans son volet "sécurité maritime et protection de l'environnement marin", en particulier dans sa partie XII;
13. demande que toutes les côtes communautaires bénéficient d'un plan d'intervention d'urgence européen permettant de faire face à tout risque ou catastrophe majeurs; propose la mise en place d'une force de protection civile européenne à même d'intervenir en cas de catastrophe écologique, dotée de moyens d'intervention appropriés, y compris en mer;
14. demande la mise en place d'un plan de formation et de gestion des bénévoles pour encadrer les volontaires lors des opérations de dépollution, et pour doter - en collaboration avec les associations - ces volontaires d'un réel statut européen ouvrant droits et garanties en matière de protection de santé et de suivi médical;
15. exige des études européennes sur l'évolution et la restauration des écosystèmes et une étude épidémiologique sur les populations exposées au fioul de manière à pouvoir recueillir des données sur les effets sur la santé à court terme (conjonctivites, maux de

- tête, affections respiratoires) et à moyen et long terme (effets qui peuvent se manifester à l'avenir suite à une exposition chronique à des composés potentiellement toxiques);
16. demande à la Commission d'explicitier la notion de zones refuge, de doter celles-ci de moyens financiers et d'équipements adéquats et de réserver une indemnisation en cas d'accueil de navires engendrant une pollution;
 17. demande aux États membres, bien que conscient que les questions touchant à la défense relèvent de la compétence exclusive de ces derniers, d'éliminer de leur flotte militaire les pétroliers monocoques et ceux qui devraient, au sens de la législation communautaire, être retirés des eaux européennes;
 18. demande à la Commission de proposer des mesures de prévention pour toutes pollutions survenant sur les quais, qui aggravent lourdement la dégradation des milieux marins et attentent à la santé des personnels concernés;
 19. demande une meilleure coordination, plus efficace et rapide en faveur de la faune sauvage lors des sinistres maritimes; considère qu'une infrastructure pour la réhabilitation des animaux, des normes élevées ainsi que des réseaux structurés d'organisations expérimentées doivent être institués;
 20. revendique, pour les associations expérimentées dans le nettoyage de la faune victime de la pollution, des moyens financiers correspondant à cette tâche;
 21. exige que la liste des produits transportés et leur emplacement sur les navires (ainsi que la fiche complète de la composition des produits) soient disponibles - et à bord des navires et à terre - à tout moment et pour tout contrôle, et que ces listes soient transmises aux autorités communautaires lors de la présignalisation;
 22. requiert la pleine application du principe du "pollueur-payeur" en milieu marin par un système de responsabilité pénale propre, d'une part, à pénaliser les responsables d'incidents et d'autre part, à développer encore, conformément audit principe, un système de fonds de compensation international afin de dédommager les riverains et de financer la restauration de l'environnement; le financement de ce fonds s'étendrait sur toute la chaîne du transport (États de pavillon, affréteurs, propriétaires de la cargaison et propriétaires du bateau); recommande que ce fonds soit composé de deux parties, l'une relative au transport d'hydrocarbures, et l'autre relative au transport d'autres substances dangereuses;
 23. propose la création d'une archive communautaire sur les marées noires (données historiques, études, mesures relevées) constituant une base d'informations actualisées et accessibles aisément à toutes institutions et tous publics.

12 juin 2003

AVIS DE LA COMMISSION DE LA PÊCHE

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du *Prestige*
(2003/2066(INI))

Rapporteur pour avis: Bernard Poignant

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 24 avril 2003, la commission de la pêche a nommé Bernard Poignant rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 19 mai, 20 mai et 10 juin 2003, la commission a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les conclusions suivantes à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Struan Stevenson (président), Rosa Miguélez Ramos (vice-présidente), Hugues Martin (vice-président), Elspeth Attwooll, Niels Busk, Ian Stewart Hudghton, Salvador Jové Peres, Carlos Lage, Heinz Kindermann, Ioannis Marinos, John Joseph McCartin (suppléant Arlindo Cunha), Seán Ó Neachtain, Manuel Pérez Álvarez, Catherine Stihler et Daniel Varela Suanzes-Carpegna.

CONCLUSIONS

La commission de la pêche invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les éléments suivants:

1. constate que les gens de la filière pêche et aquaculture sont les plus directement touchés par les pollutions marines, la ressource étant directement touchée, c'est un manque à gagner considérable pour ces gens;
2. souligne et rend hommage à la forte implication et la grande motivation dont les gens de la filière pêche et aquaculture; ont fait preuve dans la lutte contre la pollution et en constituant, de leur propre initiative et avec leurs propres outils de travail, des flotilles de pêche anti-pollution remarquablement efficaces; félicite vivement les nombreux volontaires venant de toute l'Europe pour leurs efforts de nettoyage;
3. demande à la Commission de mener une étude sur l'incidence des écoulements de pétrole provenant du Prestige sur les ressources halieutiques et d'autres composants de l'écosystème marin, afin de mieux évaluer les dommages causés à l'environnement, de faciliter les indemnisations financières et d'assurer la responsabilité environnementale;
4. estime que les priorités sont, d'une part, d'assurer la sécurité des gens de mer car, en cas d'accident grave en mer, il faut toujours pouvoir aller chercher l'équipage pour le sauver et, d'autre part, garantir leur activité économique et assurer la protection de la ressource;
5. souligne que dans le cas du "Prestige", la priorité pour les pêcheurs est la récupération au plus vite du fioul qui se trouve encore dans le navire et dans les fonds marins; tant que ce produit est dans le fond de la mer il existe toujours un risque grave de pollution étant donné que l'embarcation peut perdre la totalité du fioul qu'elle contient, compte tenu du fait que des écoulements continuent d'atteindre les côtes affectées; demande la collaboration et l'aide de l'UE devant le défi technologique et financier sans précédent que constitue cette opération;
6. demande à la Commission de financer un programme qui permette l'intégration des gens de la filière pêche et aquaculture dans la protection du milieu marin face à d'éventuelles catastrophes de sorte qu'il puisse se doter des moyens les plus adéquats à cet effet sur la base des expériences acquises;
7. estime que la mise en place de routes obligatoires afin d'éloigner les navires dangereux ne peut être que bénéfique; l'expérience du rail d'Ouessant en France, au large de la pointe de Bretagne, démontre un rôle certain dans la sécurisation de cette zone; comme l'éloignement du couloir maritime du Finistère face aux côtes de Galice;

8. demande la création, dans le cadre de la Convention Marpol, de zones particulièrement vulnérables: par exemple, la Manche, la Mer du Nord ainsi que les caps Finistère galicien et breton sont des routes extrêmement fréquentées qui disposent d'un plateau continental où les ressources sont très importantes; les conflits d'usage ont pour conséquence une multitude de collisions entre les chalutiers et les gros navires;
9. réitère par conséquent les demandes approuvées par le PE en séance plénière dans ses résolutions du 21.11.02 sur la catastrophe du pétrolier Prestige face aux côtes de Galice¹ et sa résolution du 19.12.02 sur la catastrophe causée par le pétrolier Prestige², de créer des zones européennes maritimes et 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, comme l'a illustré la situation en Galice;
10. estime que dans la mise en œuvre des plans pour l'accueil des navires dans des lieux de refuge, une marge de manœuvre doit être laissée au profit des Etats et des décideurs afin de tenir compte de la situation sur place, dans l'urgence; considère qu'il faut également s'assurer d'une ligne de décision politique claire;
11. considère qu'il est indispensable d'établir des plans d'urgence spécifiques dans les zones de grand trafic maritime, en attribuant aux autorités des régions concernées l'autonomie nécessaire pour agir en cas d'accident grave;
12. demande que dans la mise en place de la liste des lieux refuge soient prises en compte les zones d'activité des gens de la filière pêche et aquaculture;
13. accueille avec satisfaction la proposition de directive relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution, les déversements illicites en mer étant responsables de la majorité des pollutions marines;
14. estime que, outre l'institution d'un régime de sanctions contre les contrevenants, il serait souhaitable d'examiner l'introduction d'une responsabilité des autorités publiques et politiques, locales et nationales dans la prise de décisions;
15. demande l'approbation par le Conseil et l'application immédiate du Fonds européen de compensation, approuvé par le Parlement européen;
16. estime qu'une évaluation des transpositions des directives "Erika" dans le droit interne des Etats membres doit être mise en œuvre rapidement et que doit être renforcée l'information liée à leur responsabilité dans la mise en œuvre du droit communautaire;
17. estime qu'il faut envisager de manière sérieuse le financement des études de faisabilité et de réalisation de navires dépollueurs; considère à cet égard que l'Agence de Sécurité maritime pourrait en prendre l'initiative;

¹ P5_TA(2002)0575.

² P5_TA(2002)0629.

18. demande que les flottilles de pêche antipollution fassent dorénavant partie des plans d'urgence afin que les pêcheurs soient pleinement impliqués dans la lutte contre la pollution et reconnus comme des acteurs efficaces et motivés;
19. estime que, dans le cadre des négociations internationales, au sein de l'OMI, il serait intéressant d'examiner plus en avant les conditions dans lesquelles les navires à simple coque sont démolis et notamment les conditions de travail des travailleurs dans ces chantiers dans les pays en voie de développement;
20. soumet à l'examen de la Commission et des États membres dans le cadre de leurs compétences et par le biais des organisations internationales la nécessité de réaliser 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;
21. dans le cadre des mesures à prendre pour l'amélioration des conditions du trafic maritime et la protection des ressources halieutiques dans les eaux communautaires, demande la création d'un service de garde-côtes européens;
22. demande, de même, que l'UE encourage la construction de navires à double coque dans les chantiers navals européens et, si possible, et à titre de mesure compensatoire, dans les régions les plus touchées par les accidents du transport maritime de marchandises dangereuses;
23. demande que soit renforcés la législation et les contrôles des pavillons de complaisance dans les transports maritimes de marchandises dangereuses;
24. considère que les grandes catastrophes marines comme celle du Prestige devraient être couvertes, soit par le Fonds européen de solidarité contre les catastrophes naturelles, soit par un Fonds spécifique d'aide pour les graves dommages causés à l'environnement.