

INTERVENTION DE Yves PIETRASANTA
Rapporteur pour avis de la Commission de l'INDUSTRIE, DU COMMERCE
EXTERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'ENERGIE SUR LA SECURITE
MARITIME DU TRANSPORT PETROLIER

Session du PARLEMENT EUROPEEN A BRUXELLES
29 et 30 novembre 2000

Ce premier " paquet " de directives sur la sécurité maritime constitue l'un des actes les plus importants que notre assemblée met en œuvre au cours de cette année 2000. Si la France a été particulièrement atteinte par les naufrages de l'ERIKA, puis du IEVOLI SUN au large des côtes bretonnes, il en va de la responsabilité de toute l'Union Européenne qui a su en tirer les conclusions, qui fait ici preuve de responsabilité en proposant des dispositions fortes pour éviter que ces accidents graves se renouvellent.

Mais il faut être conscient que ces propositions, qui répondent pour l'essentiel, comme le souligne la commission ITRE, aux besoins identifiés en matière juridique dans les domaines que définissent leurs objets respectifs ne seront efficaces que dans la mesure où elles seront correctement mises en œuvre par les Etats membres et supervisées par la Commission. Je souligne donc les points qui me paraissent incontournables pour que le progrès attendu, à la suite de l'adoption de ces deux directives et du règlement, soient réels :

- L'action des Etats membres doit véritablement se traduire par une action intégrée au niveau européen. On ne peut donc faire l'économie de la mise en place d'effectifs suffisants en termes de quantité et de formation, capables de coopérer quel que soit leur pays d'origine et de se servir d'instruments homogènes. Je suis convaincu que ceci doit nous conduire à créer à terme un corps de gardes côtes européen.

J'attends beaucoup de la deuxième série de propositions et de la CREATION D'UNE AGENCE EUROPEENNE de la sécurité maritime. C'est à ce niveau que, d'une façon ou d'une autre, cette coordination européenne indispensable doit être trouvée.

- En attendant, il faut éviter à tout prix les navires dont les caractéristiques sont les plus inquiétantes. Ce qui nous conduit à exiger une intervention TRANSPARENTE des autorités de contrôle en :

1. prenant des mesures contre les navires en mauvais état quels que soient leur âge et leur structure, en fonction de la détermination d'un coefficient de ciblage plancher significatif,

2. refuser l'accès du transit dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) aux navires qui ne sont pas équipés d'un enregistreur de données de voyage (VRD) conforme aux normes de l'OMI (200 miles) destiné à fournir des informations aux fins d'une éventuelle enquête en cas de sinistre.

- Ne pas oublier qu'une énorme partie de la pollution en mer est due aux pratiques pudiquement qualifiées d'opérationnelles, c'est-à-dire les dégazages et autres

déversements volontaires, contre lesquelles une intensification de l'arsenal répressif est indispensable (Equasis, puis Galileo...).

- Une action vigoureuse doit être menée sur la question des PAVILLONS DE COMPLAISANCE, dont par exemple celui des Kerguelen pour la France et contre des navires qui ont battu, au cours de 36 mois précédents l'adoption de ces directives, le pavillon d'un Etat figurant dans le tableau des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum de Paris sous la rubrique " liste noire ". Attention aux montages financiers complexes basés sur les sociétés-écrans.

Ces propositions que je formule -et je remercie les rapporteurs et nos collègues députés de les prendre en considération- me paraissent de nature à permettre un progrès significatif indispensable à l'efficacité des dispositions législatives que nous allons voter afin qu'elles ne restent pas lettre morte sur les territoires et les eaux qui sont du ressort de l'Europe. Je parle ici non seulement pour l'Atlantique mais aussi pour la MEDITERRANEE pour laquelle des catastrophes telles que celles que nous avons connues seraient alors irréversibles.