



CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org – web : www.crpm.org

DÉCLARATION FINALE DES RÉGIONS MEMBRES DE LA CRPM SUR LA SÉCURITÉ MARITIME

SANTANDER (CANTABRIA, Es), 13-14 AVRIL 2007

1. Les représentants des Régions membres de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe - CRPM - réunies à Santander les 13 et 14 avril 2007 à l'invitation de la région de Cantabrie (Es) et de l'Autorité Portuaire de Santander réitèrent leur engagement en faveur d'une implication directe des Régions maritimes dans la mise en œuvre de la politique de sécurité maritime.

Elles confirment le bien fondé de leur stratégie, adoptée à Nantes en novembre 2003, basée sur les trois axes suivants :

- Promouvoir une politique européenne de la mer ;
- Construire des partenariats avec les organismes internationaux et communautaires en charge de la sécurité maritime ;
- Utiliser les instruments de coopération pour lancer des projets transfrontaliers, interrégionaux et transnationaux en faveur de la sécurité maritime.

2. Les Régions maritimes tiennent tout d'abord à saluer le rôle joué par la Commission européenne dans le renforcement des mesures de sécurité maritime ces dernières années qui a permis l'adoption des paquets Erika 1 et 2. Concernant le paquet « Erika 3 », elles expriment leur préoccupation sur les délais d'adoption et demandent aux États membres et au Parlement de tout mettre en œuvre pour une adoption rapide et globale, en particulier pour les mesures portant sur les zones de refuge ainsi que sur les équipements et les ressources nécessaires pour faire face aux incidents. Si certaines des propositions présentées peuvent être légitimement discutées, voire amendées, cela ne doit pas retarder les avancées indispensables, ni vider le « paquet » de sa substance. L'accroissement attendu du transport maritime renforce la nécessité d'agir au plus vite dans le cadre d'une coopération globale sur la sécurité maritime rendue nécessaire du fait de la forte dépendance de l'UE par rapport au marché mondial.

Il convient aussi de souligner qu'une plus grande transparence et une responsabilité accrue de toutes les parties concernées par le transport maritime demeure nécessaire. Il est également noté l'urgence d'agir pour faire face aux risques des porte-conteneurs et lutter contre les pollutions non toxiques, en particulier par rapport aux insuffisances du régime de responsabilité et de compensation. Par ailleurs, si l'on reconnaît le besoin de transfert commercial en pétrole entre bateaux, cette pratique ne doit se faire que sous un contrôle très strict, avec un navire arrimé au quai.

Au-delà de l'adoption de mesures, ce sont les conditions de leur application et de leur contrôle qu'il importe de privilégier. Les Régions maritimes souhaitent être pleinement associées à ces processus d'application dans la mesure où, - bien que les situations diffèrent selon les États -, plusieurs d'entre elles sont dotées de compétences, de capacité d'action et de ressources qui en font des partenaires incontournables.

3. Concernant le premier axe de la stratégie rappelée au point 1, les Régions maritimes se félicitent de l'initiative lancée par la Commission européenne en faveur de la dimension maritime de l'Union.

Elles estiment qu'une politique maritime intégrée est de nature à renforcer l'application des règles de sécurité et rappellent que l'intégration implique aussi une association de tous les niveaux de gouvernance. De plus, une telle intégration peut trouver une application essentielle dans le domaine de la surveillance maritime considérée comme un élément majeur pour l'amélioration de la sécurité maritime dans l'Union européenne.

Les Régions soulignent l'importance de la dimension sociale d'une telle politique pour faire progresser la sécurité, notamment grâce à la formation et à l'amélioration des conditions de travail destinées à améliorer les compétences et réduire la fatigue des équipages. Elles demandent qu'une haute priorité soit donnée aux aspects humains. À cet égard, les Régions maritimes rappellent qu'un système de certification des équipages existe déjà dans la Convention de l'OIT de 2006, mais que cette Convention doit encore être ratifiée par de nombreux États membres. Les Régions doivent donc exercer une pression sur ces États afin qu'ils respectent leurs engagements.

Elles soutiennent l'approche présentée dans le Livre Vert sur la dimension maritime relative à l'évaluation des risques comme instrument d'élaboration des politiques mais soulignent qu'une telle évaluation doit être conçue de façon globale et non pas risque par risque.

Elles attirent l'attention sur l'importance de mettre à profit les résultats de la recherche concernant les nouvelles technologies comme facteur de renforcement de la sécurité en complément des mesures de type réglementaire.

4. Concernant la construction de partenariats entre les régions maritimes et les organismes communautaires et internationaux en charge de la politique de sécurité maritime, les régions tiennent à saluer le FIPOL qui leur a octroyé un statut d'observateur. Pour avoir travaillé avec le FIPOL, il est clair que si les Régions souhaitent influencer sur l'objet des paiements du Fonds – notamment en faveur des dépenses environnementales-, il leur faudra exercer une pression sur les États membres puisque ce sont ces derniers qui déterminent la nature des dépenses éligibles.

Elles appellent la Commission et les États membres à autoriser l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) à dépasser le cadre strict de sa mission d'assistance technique auprès des seuls États. Elles leur demandent d'accepter que cette assistance soit étendue à l'ensemble des partenaires exerçant des responsabilités dans cette politique. Les Régions demandent en particulier que la CRPM puisse bénéficier d'un statut d'observateur ou de membre associé du conseil d'administration auprès de l'AESM en tant que représentant de niveaux de gouvernance disposant de certaines compétences en la matière. Les Régions accueillent avec satisfaction la réponse de principe positive de l'EMSA pour une telle coopération.

5. Concernant enfin les instruments de coopération - Objectif 3, Instrument de voisinage -, les Régions constatent qu'il existe une très grande diversité d'un pays à l'autre dans les responsabilités qui leur sont déléguées par les États en matière de prévention et de lutte contre les pollutions dues au transport maritime. Si cette diversité exclue de rechercher un modèle commun applicable partout, elle ne limite en rien ni les échanges d'expériences ni les coopérations en matière de progrès technologiques, ni les partenariats entre Régions d'un même bassin maritime. En conséquence, les Régions s'engagent à mettre en œuvre les 11 projets prioritaires identifiés par la mission d'expertise sur la coopération transnationale en matière de sécurité maritime réalisée à l'initiative de l'espace atlantique. Elles appellent pour cela les États et les Régions au sein des Comités de suivi des espaces de coopération « Objectif 3 » à retenir la sécurité maritime comme une des priorités de leur programme et à lancer des appels d'offres spécifiques au cours de la période 2007-2013. Elles souhaitent que des initiatives de préparation et de coordination de ces projets prioritaires puissent s'étendre à l'ensemble des espaces de coopération concernés sur la base de l'opération « Maritime Safety Umbrella Operation » initiée par les espaces de coopération Mer du Nord, Baltique, Nord Ouest et Périphérie du Nord.