



26 OCTOBRE 2006

AVIS DE LA CRPM

(Approuvé par l'Assemblée générale de la CRPM-26/27 octobre 2006 -Murcia, Espagne)

**LE TROISIEME PAQUET DE MESURES DE L'UE
EN FAVEUR DE LA SECURITE MARITIME
« PAQUET ERIKA 3 »**

1. La Commission européenne a élaboré fin 2005 sept propositions de directives dans le domaine de la sécurité maritime qu'elle a transmises au Conseil, au Parlement, au Conseil économique et social et au Comité des Régions à des fins d'examen. Ces propositions portent respectivement sur :

- Le respect des obligations des Etats du pavillon ;
- Une modification de la directive sur les sociétés de classification ;
- Une modification de la directive portant sur le contrôle par l'Etat du port ;
- Une modification de la directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;
- Une proposition de directive sur les enquêtes après accidents ;
- Une proposition de directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires ;
- Une proposition de Règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident.

2. Cet ensemble de propositions vient compléter les dispositifs existants connus sous le nom d'Erika 1 et Erika 2 ; il porte sur deux aspects principaux : d'une part renforcer la prévention des accidents et des pollutions, d'autre part assurer une réponse plus efficace après accident.

Ces propositions sont aussi une réponse aux conclusions de la Commission temporaire du Parlement européen sur le renforcement de la sécurité maritime (MARE) auxquelles la CRPM avait été associée en 2004.

3. Concernant les mesures du paquet Erika 3, la CRPM considère qu'il s'agit là d'un progrès incontestable sur deux points qui sont identifiés comme étant à l'origine de la plupart des dysfonctionnements du système de sécurité maritime : d'une part l'application des règles en vigueur, d'autre part la responsabilisation des acteurs du transport maritime. En ce sens, la CRPM ne peut que se réjouir de ces avancées significatives.

4. Ces propositions interviennent dans un contexte plus global marqué par l'initiative de la Commission en faveur du renforcement de la dimension maritime de l'Union européenne. Le Livre Vert sur la dimension maritime de l'UE en cours d'élaboration devrait permettre de valoriser ses atouts maritimes et de mieux prendre en compte la sensibilité de ce milieu. Cela répond au souhait de la CRPM qui a toujours soutenu l'idée qu'il existe un lien entre l'intérêt que l'Europe accorde aux affaires maritimes et le respect des règles de sécurité : plus cet intérêt sera grand, mieux les règles seront appliquées. La CRPM attend donc du Livre Vert qu'il mette en évidence ce lien et qu'il soit une occasion de renforcer les dispositifs de coopération entre les différentes politiques communautaires ayant à voir avec la sécurité maritime.

5. Concernant la dimension humaine de la question, la CRPM regrette qu'aucune des propositions ne porte explicitement sur ce sujet. Seule la proposition de directive sur le contrôle par l'Etat du port aborde la dimension sociale mais en proposant des standards minimum. Elle souhaite attirer l'attention sur la formation des équipages et notamment sur la nécessité de mettre en place des dispositifs permettant de s'assurer de la

régularité des certificats de formation présentés ainsi que sur l'amélioration des conditions de travail à bord des navires.

6. Concernant le rôle des collectivités territoriales, et notamment des régions maritimes, la CRPM reconnaît que les compétences se situent pour l'essentiel au niveau des organismes internationaux et des Etats et n'entend pas revendiquer une place dans la conception de la législation. Il n'en demeure pas moins que les régions maritimes, en raison des risques encourus par leurs économies et par leurs territoires d'une part, en raison de leur contribution lors des accidents d'autre part, ont une légitimité à être associées à cette politique et pour être considérées comme des partenaires à part entière dans sa mise en œuvre.

Cela vaut entre autre pour les dispositions proposées par la directive sur le système communautaire de suivi du trafic qui modifie l'article 20 de la directive existante (2000/59) portant sur les lieux de refuge. Les collectivités littorales ne sont pas associées ni informées de ces dispositions alors même que ce sont leurs territoires qui sont directement concernés. Il serait donc pertinent que les dispositifs réglementaires proposés soient accompagnés d'une approche nouvelle concernant leur gouvernance, approche basée sur le partenariat et qui reconnaîtrait la place de ces collectivités dans la contribution qu'elles apportent à la sécurité maritime.

7. Cela vaut aussi pour les dispositifs portant sur l'obligation d'élaborer des plans d'urgence proposée dans le projet de directive sur le système communautaire de suivi du trafic. Cette disposition peut être considérée comme une première réponse à la demande présentée par les collectivités littorales sur l'obligation d'équiper les lieux de refuge. Ainsi que l'a souligné la région Bretagne ainsi que le Comité des Régions *« une autre demande avait été formulée par ces collectivités lors de l'adoption du premier texte sur le sujet en 2000 : que l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge conduise à l'indemnisation des collectivités riveraines. Cette demande avait été rejetée par la Commission et le Conseil. L'on peut voir dans la nouvelle disposition relative à l'obligation de garantie financière, une forme de réponse à la demande ces collectivités. Cette réponse est toutefois limitée car une différence notable existe entre une indemnisation complète et une garantie financière plafonnée »*.

8. Le rôle que peuvent tenir les collectivités régionales passe en partie par les actions de coopération transnationale au niveau des bassins maritimes. A ce titre, la CRPM rappelle que, dans le cadre du programme INTERREG.III.B « Espace Atlantique », elle a mené une mission d'expertise portant sur la coopération transnationale dans le domaine de la sécurité maritime. Cette mission a permis d'identifier les onze actions prioritaires à traiter au cours de la prochaine période de programmation 2007-2013 dans ce domaine. La CRPM demande que ces priorités soient prises en compte.

9. La CRPM est consciente des difficultés et des risques encourus dans le cas où la communauté internationale s'engagerait dans une révision du droit international de la mer. Elle pose néanmoins la question de savoir si l'on pourra longtemps ajourner une réflexion dans ce sens notamment en ce qui concerne les zones sensibles que sont les eaux territoriales mais aussi les ZEE. La CRPM attire l'attention sur le fait qu'aucun progrès significatif ne saurait être atteint sans une démarche de cette nature et que les avancées actuelles en matière de renforcement de la sécurité maritime résultent de l'amélioration du système existant et ne tiennent pas compte de la nécessité de s'adapter aux conditions actuelles du trafic maritime et de son développement dans le futur. Il importe en effet d'intégrer, dans la réflexion menée dans ce domaine, les nouveaux usages de la mer, la multiplication des pavillons de complaisance et l'apparition de nouveaux problèmes notamment ceux liés à la pollution marine et au maintien de la biodiversité. Cela devrait conduire au minimum l'UE à engager une réflexion sur la mise en place de mécanismes d'interprétation du droit international de la mer.

10. Disposant maintenant d'un ensemble législatif renforcé avec les trois « paquets Erika », la CRPM, comme elle s'y est engagée lors du séminaire tenu à Nantes en octobre 2003, se propose d'organiser un « Forum des régions maritimes » fin 2006 afin de faire le point sur les progrès intervenus, en évaluer les conditions d'application et de mise en œuvre et identifier les progrès restant à accomplir de leur point de vue.

Sur ce dernier point, la CRPM se propose d'approfondir dans les meilleurs délais les deux sujets suivants dont une présentation des objectifs est fournie en annexe :

- Le renforcement des règles de sécurité concernant les navires porte-conteneurs (annexe 1) ;
- La création d'une filière de déconstruction des navires (annexe 2).

Annexe 1

RENFORCEMENT DES REGLES DE SECURITE A L'ENCONTRE DES NAVIRES PORTE-CONTENEURS

En marge du séminaire sur l'Europe de la Mer qui s'est tenu à Brest le 17 février, les membres de la CRPM ont été informés par le Préfet Maritime, responsable de la zone, des risques graves résultant du comportement de certains navires porte-conteneurs.

Soit du fait du nombre excessif de « boîtes » chargées sur leur pont, soit du fait de leurs conditions d'arrimage défectueuses, il est fréquent que, par gros temps, ces navires perdent en mer une partie de leur cargaison.

Il en résulte un triple risque :

- Pour la navigation, particulièrement dans les voies maritimes à forte fréquentation ;
- Pour l'environnement marin, en fonction du contenu de ces conteneurs ;
- Pour les populations du littoral en cas d'échouage de cargaisons dangereuses ou toxiques.

Certaines autorités maritimes se trouvent malheureusement démunies face à cette situation car – contrairement, par exemple, au cas des navires pétroliers – elles ne disposent d'aucun instrument juridique leur permettant d'exercer des poursuites à l'encontre des armateurs ou des commandants qui, par négligence ou par imprudence, font peser ces risques sur les personnes, les biens et sur l'environnement.

Particulièrement concernée par les incidences potentielles d'une telle situation sur les populations littorales, la CRPM demande en conséquence à la Commission européenne, au Conseil et au Parlement européen :

- D'étudier la mise en place de tels instruments ;
- De soumettre ces propositions au Conseil des Ministres afin qu'une action puisse être entreprise auprès des instances internationales responsables pour remédier de façon efficace à une telle situation.



Annexe 2

POUR UNE FILIERE EUROPEENNE POUR LA DECONSTRUCTION DES NAVIRES

La fin de vie d'un nombre croissant de navires de leur flotte pose, aux Etats membres de l'Union européenne, la délicate question de savoir comment disposer de ces bâtiments en respectant les normes environnementales, tout en supportant le coût élevé d'une telle opération.

Trois solutions ont été mises en oeuvre jusqu'à présent :

1. Leur exportation en l'état vers des pays tiers ;
2. Leur « océanisation », c'est-à-dire leur sabordage en mer, selon les dispositions de la Convention Marpol ;
3. Leur déconstruction dans des infrastructures adaptées, situées sur le territoire de la Communauté, et fonctionnant selon les normes environnementales les plus rigoureuses.

Or :

- La première est inacceptable au regard des dispositions du droit qui interdisent l'exportation vers les pays tiers de déchets communautaires présentant un caractère de dangerosité élevée ;
- La seconde, qui consiste à considérer les fonds marins comme des poubelles, est des plus discutables, et s'accommode mal de l'image d'une Union européenne gardienne du patrimoine environnemental des mers et des océans ;
- La troisième implique des coûts élevés, difficilement supportables par un seul Etat membre.

La CRPM estime que la solution d'un tel problème passe par une approche communautaire, à savoir la création d'une filière européenne de déconstruction des navires bénéficiant du soutien de l'EU.

Elle demande aux autorités communautaires d'envisager, dans la perspective des démarches consécutives à la publication du Livre Vert sur la dimension maritime, la mise en oeuvre de mesures adaptées.