

Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	2003/2066(INI)	Procédure terminée
Pollution marine: naufrage du pétrolier Prestige, renforcement de la sécurité maritime		
Sujet 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	RETT Politique régionale, transports et tourisme (Commission associée)	ELDR STERCKX Dirk	21/01/2003
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	V/ALE ORTUONDO LARREA Josu	24/04/2003
	EMPL Emploi et affaires sociales	PPE-DE PÉREZ ÁLVAREZ Manuel	29/04/2003
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs (Commission associée)	V/ALE ISLER BÉGUIN Marie Anne	19/02/2003
Commission européenne	PECH Pêche	PSE POIGNANT Bernard	24/04/2003
	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire	

Événements clés			
03/12/2002	Publication du document de base non-législatif	COM(2002)0681	Résumé
10/04/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
08/07/2003	Vote en commission		Résumé
08/07/2003	Dépôt du rapport de la commission	A5-0278/2003	
22/09/2003	Débat en plénière		
23/09/2003	Décision du Parlement	T5-0400/2003	Résumé
23/09/2003	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2003/2066(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54; Règlement du Parlement EP 57
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/19413

Portail de documentation					
Document de base non législatif		COM(2002)0681	03/12/2002	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		COM(2003)0105	05/03/2003	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2003)0351	17/03/2003	EC	Résumé
Avis de la commission	EMPL	PE324.308/DEF	28/05/2003	EP	
Projet de rapport de la commission		PE314.784	04/06/2003	EP	
Avis de la commission	PECH	PE325.181/DEF	24/06/2003	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE322.012/DEF	26/06/2003	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE328.780/DEF	30/06/2003	EP	
Amendements déposés en commission		PE314.784/AM	02/07/2003	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A5-0278/2003	08/07/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T5-0400/2003 JO C 077 26.03.2004, p. 0023-0076 E	23/09/2003	EP	Résumé

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

OBJECTIF : proposer des mesures concrètes en vue du renforcement de la sécurité maritime, suite au naufrage du pétrolier "Prestige".

CONTENU : la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil une communication qui tire les principales conséquences de la catastrophe du "Prestige". Elle note que des avancées très importantes ont déjà été effectuées depuis le naufrage de l'Erika mais qu'elles doivent être pleinement appliquées par les États membres pour être vraiment efficaces. Elle explore également les mesures rapides et concrètes qui pourraient permettre d'améliorer encore davantage la sécurité maritime et être rapidement opérationnelles, à savoir : - Publication de la liste noire des navires très dangereux : la Commission a pris l'initiative de rendre publique, à titre indicatif, la liste noire des 66 navires ayant été détenus à plusieurs reprises dans les ports européens pour non-conformité avec les règles de sécurité maritime. Avec cette mesure, la Commission espère que les armateurs et les États du pavillon des navires concernés prendront les mesures qui s'imposent de façon à se mettre en conformité et qu'ils appliqueront dès maintenant les normes renforcées de sécurité maritime; - Interdiction des pétroliers à coque unique pour le transport de fioul lourd : la Commission a décidé de proposer dans les meilleurs délais un règlement interdisant le transport de fioul lourd dans les pétroliers à coque unique à partir ou à destination des ports de l'UE. En outre, la Commission demande au Conseil de lui donner un mandat de négociation pour assurer que les pays candidats, ainsi que les pays voisins qui transportent du fioul lourd dans les eaux de l'UE, appliquent le même principe, au moyen d'accords administratifs dans le cadre des instances de coopération existantes, comme le Memorandum de Paris sur le contrôle de l'État du Port et Euro-Med; - Application anticipée et accélérée de la législation européenne : la Commission demande aux États-membres de prendre instamment des mesures concrètes afin d'assurer l'application pleine et entière des nouvelles règles de sécurité. À cet effet, les États membres sont invités à recruter un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler au moins 25% des navires tel que l'exigent les règles européennes en vigueur. De même, ils doivent assurer un niveau suffisant d'inspection dans tous leurs ports et lieux de mouillage sous peine de les voir devenir de véritables "ports de complaisance"; - Mise en place de l'Agence européenne de Sécurité Maritime : la Commission a déjà pris toutes les mesures nécessaires pour la mise en place accélérée de la future Agence européenne pour la Sécurité Maritime. La nomination de son Directeur exécutif devrait avoir lieu en janvier 2003. La Commission a également d'ores et déjà engagé la mise en place du système communautaire de suivi du trafic des navires, SafeSeaNet. Ce système prévoit la mise en place d'une base de données européennes et d'un réseau télématique entre les États membres, intégrant les informations fournies en temps réel par les transpondeurs des navires et permettant aux autorités opérationnelles de connaître à tout moment l'identité, la position et la cargaison des navires naviguant dans les eaux européennes. De plus, elle a demandé aux États membres d'établir, de façon anticipée, les plans nationaux d'accueil des navires en détresse dans les lieux de refuge; - La question des

indemnisations et mesures complémentaires : il est essentiel que les victimes de marées noires soient indemnisées correctement. Les États membres doivent ratifier sans attendre le protocole établissant un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, de s'assurer que le plafond d'indemnisation sera fixé à 1 milliard d'euros et de faire en sorte que le fonds soit totalement opérationnel avant la fin de l'année 2003. La Commission propose en outre une série de mesures complémentaires incluant notamment : - une législation sur la responsabilité pénale des entités reconnues responsables de pollution marine pour négligence grave. La Commission fera deux propositions en ce sens; - des modifications au régime international des responsabilités : les États membres devraient soutenir pleinement les propositions visant à ne plus permettre au propriétaire de limiter sa responsabilité, en cas de faute de sa part, ainsi que de mettre fin au régime d'immunité dont disposent d'autres acteurs clés comme l'affréteur, l'armateur, etc; - la mise en place d'un système d'agrément communautaire des certificats de compétence des marins délivrés hors de l'Union. Il importe également d'agir au plan international: à cet égard, la Communauté doit devenir membre à part entière de l'Organisation Maritime Internationale afin de peser sur l'élaboration et l'adoption de règles internationales plus strictes en matière de sécurité maritime. Enfin, la Commission entend entrer en négociation avec les compagnies pétrolières en vue de conclure un accord établissant un "code de bonne conduite" du transport maritime d'hydrocarbures au niveau communautaire.?

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

Lors du Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002, les Chefs d'État et de Gouvernement ont réitéré leurs conclusions adoptées lors du Conseil européen de Nice en décembre 2000 pour une application anticipée des paquets législatifs ERIKA I et ERIKA II. Ils ont également demandé à la Commission de présenter un rapport sur les progrès réalisés lors de leur prochaine réunion. Le présent rapport décrit les multiples actions déjà entreprises ou à réaliser au niveau communautaire et dans les États membres. En particulier, il reprend en les développant les points énoncés par le Président Prodi dans le courrier qu'il a adressé le 17 janvier 2003 au Président du Conseil européen, et qu'il a transmis aux autres Chefs d'État et de Gouvernement. Ces points sont regroupés autour des aspects relatifs à la prévention (protection civile, sécurité maritime et aspects internationaux), d'une part, et des aspects ayant trait à l'indemnisation et à la réparation des dommages, d'autre part. Le rapport met en évidence la détermination de la Commission européenne à mobiliser, en coopération avec les États membres, tous les moyens financiers et techniques pour venir en aide aux victimes du naufrage du Prestige. Elle entend également doter l'Union européenne des outils nécessaires pour se prémunir à l'avenir contre de tels accidents par une réglementation adéquate et une action internationale vigilante. Elle s'efforcera de poursuivre dans ses propositions législatives et administratives futures une stratégie d'ensemble de prévention, de réparation et de sanction en impliquant tous les acteurs concernés.?

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

Conformément à la demande du Parlement européen, le présent rapport constitue, en vue de l'audition à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme du Parlement du 19 mars 2003, la réponse apportée par la Commission européenne aux suites du Prestige. En ce qui concerne l'accident en lui-même, la Commission précise que les recherches menées sur les causes de l'accident du pétrolier sont loin d'être terminées. À ce jour, les autorités chargées de ces enquêtes comptent mener de nombreuses analyses complémentaires. Dans ce contexte, la Commission ne peut donner qu'une vision partielle de la situation à un moment donné. Ceci étant, le présent rapport s'efforce de donner au Parlement européen un aperçu, le plus complet possible, de l'état actuel des informations disponibles sur l'accident du Prestige. Au-delà toutefois de la question de la cause précise de l'accident et de la gestion de la pollution, la tragédie du Prestige confirme le bien-fondé des positions prises par la Commission, à savoir qu'il est indispensable et urgent de traiter les questions en matière de sécurité maritime au niveau de l'Union européenne comme au niveau international. Dans ce contexte, il est essentiel que les mesures avancées suite aux accidents de l'Erika et du Prestige soient très rapidement transposées par les États membres, sur le plan juridique et dans les faits. Ainsi, l'élargissement du champ d'application de l'Agence européenne pour la sécurité maritime à la gestion de moyens antipollution, en coordination avec le mécanisme de protection civile de la Commission, l'interdiction du transport du fioul lourd dans les pétroliers à simple coque et l'accélération du calendrier d'élimination de ces navires, la mise en place de plans pour les lieux de refuge, le renforcement des contrôles dans les ports et l'imposition de sanctions pénales dissuasives pour les auteurs de pollution constituent la réponse européenne qui s'impose face aux défis posés par ces catastrophes. Mais l'Union européenne ne doit pas se contenter de proposer des solutions régionales. Selon la Commission, il est désormais urgent de réviser le droit international de la mer, en vue d'assurer une plus grande protection aux États côtiers confrontés à des risques inacceptables pour leur environnement, leur population et leur économie. La Commission espère en conséquence obtenir un soutien fort du Parlement européen et des États membres dans les démarches qu'elle compte entamer en vue de lancer le grand chantier de la révision de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.?

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

La commission a adopté le rapport d'initiative de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) sur le renforcement de la sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Prestige, survenu au large des côtes de Galice en novembre 2002. Le rapport examine des moyens de renforcer la sécurité maritime à l'échelon européen et mondial et dresse un bilan des aspects économiques, sociaux, environnementaux et liés à la pêche. Les députés recommandent une série de mesures au niveau européen dans le but de prévenir de futurs accidents semblables à celui du Prestige dans les eaux communautaires. Ils demandent aux États membres d'honorer en temps voulu et intégralement, en coopération avec l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), leurs engagements en matière de plans d'urgence nationaux et de désignation de lieux de refuge. La Commission, de sa part, est invitée à expliciter la notion de zones refuge, à doter celles-ci de moyens financiers et d'équipements adéquats et à accélérer le processus de création d'une flotte communautaire de vaisseaux de lutte contre la pollution. La commission parlementaire réclame également la création d'un service de surveillance côtière européen, une surveillance plus sévère, des poursuites pénales en cas de déversements illégaux, l'obligation de respecter des routes maritimes précises et la désignation de mouillages et de ports de secours. De plus, les bateaux présentant des risques devraient être inspectés plus fréquemment et les États membres devraient augmenter le nombre de leurs inspecteurs. Par ailleurs, les députés estiment que les obligations de rapport imposées aux pilotes doivent également s'appliquer aux navires transitant au large des côtes européennes. Le rapport demande que des zones spéciales soient délimitées dans la mer Baltique, en raison soit de leur fragilité écologique, soit des difficultés de navigation. Les États membres sont aussi invités à contrôler et à surveiller étroitement le trafic de navires transportant des produits dangereux et polluants en-deça de la limite de 200 miles de leur ligne côtière. Les députés sont toutefois préoccupés par les décisions prises par certains États membres visant à bannir de tels navires de

la zone de 200 miles au large de leurs côtes. Ils craignent que ces navires ne soient alors contraints de naviguer trop loin des côtes et ne s'exposent par conséquent à des risques inacceptables, tant pour leurs équipages que pour l'environnement, en cas de problème. La commission déplore également que le capitaine Mangouras ait été traité en criminel alors qu'il n'est pas responsable de l'avarie subie par son bateau. Les autorités judiciaires espagnoles sont invitées à lever son assignation à résidence. Certaines voix se sont inquiétées de la criminalisation croissante des gens de mer et de l'atteinte ainsi portée à l'image de la marine en tant que profession. Sur le plan international, les députés souhaitent que l'Union puisse adhérer à l'OMI et qu'on donne à la Commission un mandat qui lui permette de négocier au nom de l'UE dans le cadre de l'OMI. Ils invitent la Commission et les États membres à s'efforcer d'obtenir la conclusion, dans le cadre de l'OMI, d'accords prévoyant l'élimination progressive, à l'échelon mondial, des pétroliers à coque simple. Ils demandent également que soit renforcés la législation et les contrôles des pavillons de complaisance dans les transports maritimes de marchandises dangereuses. D'autres questions sont évoquées dans le rapport, notamment : - la pleine application du principe du "pollueur-payeur" en milieu marin par un système de responsabilité pénale; - la désignation des zones européennes de pêche sensibles en raison de leur richesse en poissons et fruits de mer étant donné la forte dépendance de leurs populations vis-à-vis de ces ressources; - la nécessité d'action communautaire dans les secteurs, tels que le tourisme, la pêche et la conchyliculture, qui jouent un rôle capital dans l'économie des zones touchées par des catastrophes environnementales; - la nécessité d'un plan d'intervention d'urgence européen dont bénéficieraient toutes les côtes communautaires ainsi que la mise en place d'une force de protection civile européenne à même d'intervenir en cas de catastrophe écologique; - l'importance fondamentale d'une bonne formation des gens de mer et la nécessité d'une profonde transformation de l'ordre juridique international maritime qui réponde, sous l'angle de la sécurité et de la santé au travail, aux exigences du transport maritime moderne.?

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

En adoptant par 336 voix pour, 171 voix contre et 14 abstentions, le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B), le Parlement a demandé la création d'une commission temporaire (par 315 voix pour, 183 voix contre et 6 abstentions) pour approfondir l'examen des causes et des conséquences du désastre du Prestige. Cette commission devrait également évaluer les normes maritimes de sécurité de manière plus générale ainsi que la conformité avec la législation communautaire, chercher à assurer la mise en oeuvre des recommandations contenues dans le rapport et proposer des mesures supplémentaires pour éviter que ne se reproduisent la catastrophe du Prestige et ses conséquences. Pour le reste, le rapport a été adopté tel qu'il a été établi par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).?