



N° 2426

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 mai 2000

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

sur la sécurité maritime du transport pétrolier
(COM [2000] 142 final / n° H 440)

(Renvoyée à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉE,

en application de l'article 151-1 du Règlement,

PAR M. ALAIN BARRAU

Rapporteur de la Délégation
pour l'Union européenne,

Député.

Voir le numéro : 2425.

Déchets, pollutions, nuisances.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le naufrage de l'*Erika* en décembre 1999 a entraîné le déversement, sur environ 400 kilomètres de côte, de 10.000 tonnes de pétrole lourd. Il a de nouveau mis en évidence les dérives du marché du transport maritime des produits pétroliers ainsi que l'application très imparfaite des normes internationales et communautaires régissant le transport maritime.

Face à cette situation, la Commission européenne suggère plusieurs séries de mesures : le renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port ; l'assujettissement des sociétés de classification à une procédure d'agrément centralisée et harmonisée ; l'introduction accélérée des prescriptions relatives à la double coque. Tel est l'objet des textes qui fondent la présente proposition de résolution. Pour éviter que les pétroliers à simple coque, bannis des eaux américaines à partir de 2005, ne continuent de naviguer dans les eaux européennes, la Commission propose d'aligner les limites d'âge des navires et les échéances prévues par la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires – dite MARPOL – sur celles de la législation américaine. En outre, des mesures d'accompagnement sont prévues pour réduire les redevances portuaires dues par les pétroliers à double coque et appliquer une surtaxe aux pétroliers à simple coque.

Ces dispositions vont dans le sens de celles qui ont été suggérées par le Gouvernement et le Conseil économique et social.

La Délégation pour l'Union européenne en a toutefois regretté les insuffisances. La Commission européenne a en effet jugé peu réaliste et prématuré que l'Europe mette en place un système de garde côte communautaire. De même la question de la responsabilité du propriétaire du navire et des installations n'est pas traitée dès cette première série de textes. Enfin la Commission n'a pas estimé nécessaire de reprendre le projet de registre communautaire *Euros*, qui avait pour objet de réserver le cabotage communautaire aux navires inscrits à ce registre et dont les officiers, ainsi que la moitié au moins du reste de l'équipage, devaient être des ressortissants des Etats membres.

Telles sont les raisons pour lesquelles la Délégation a estimé nécessaire de compléter les textes en cours d'examen par les dispositions de la présente proposition de résolution, qu'elle vous demande donc, en conclusion de son rapport (n° 2425), de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la sécurité maritime du transport pétrolier ;

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) ;

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (COM (2000) 142 final/E 1440) ;

Considérant que le naufrage du pétrolier Erika survenu le 12 décembre 1999 au large des côtes de la Bretagne a de nouveau mis en évidence l'application très imparfaite et les lacunes des normes internationales et communautaires en matière de sécurité du transport maritime ;

Considérant que l'ampleur des dommages écologiques impose la mise en place rapide d'une réglementation communautaire propre à renforcer la sécurité maritime dans l'Union européenne ;

Considérant que la communication et les trois propositions susvisées tendent à : renforcer le contrôle de l'Etat du port sur les navires ; instaurer un contrôle plus étroit des sociétés de classification au moyen d'une procédure d'agrément centralisée et harmonisée ; généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque selon un calendrier analogue à celui de la législation américaine ;

Considérant toutefois que, du fait de certaines lacunes majeures, les propositions formulées par la Commission européenne ne sont que très partiellement à la hauteur des enjeux ;

1. Approuve le principe des dispositions contenues dans les propositions susvisées tout en souhaitant, d'une part, que l'inspection d'un navire pétrolier prévue par la proposition de directive susvisée modifiant la directive 95/21/CE du Conseil soit étendue aux navires pétroliers transportant plus de 2.000 tonnes de carburant et, d'autre part, que le champ d'application de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires – dite MARPOL – soit étendu aux navires transportant des déchets nucléaires ;

2. Regrette néanmoins que ces dispositions ne répondent que partiellement aux conclusions adoptées par la Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne le 3 février 2000, par lesquelles elle a *« souligné la nécessité de renforcer les règles de sécurité pour le transport maritime dans les domaines de la prévention, de la répression et de l'incitation et de créer un espace maritime européen »* ;

3. Constate, en effet, l'absence de mesures concernant la création d'un corps de garde-côtes européen, à défaut duquel le régime d'inspection préconisé par la Commission européenne risque d'être fragilisé ; la consécration du principe pollueur-payeur, en vue de responsabiliser le propriétaire du navire ou de la cargaison et de donner une traduction concrète et immédiate à l'article 174 du traité instituant la Communauté européenne ; la reprise de la proposition de règlement du Conseil sur le registre communautaire et la navigation sous pavillon communautaire ; la création d'une taxe de sécurité maritime communautaire assise sur les marchandises transportées par voie maritime ;

4. Juge nécessaire que l'Union européenne prolonge son action en vue, d'une part, de donner à l'OMI les moyens de contrôler l'application des conventions et règlements qu'elle publie et d'en sanctionner les manquements, d'autre part, de prendre l'initiative d'une campagne de ratification des conventions de l'OIT relatives aux marins, afin d'en accélérer l'entrée en vigueur ;

5. Demande, en conséquence, aux autorités françaises de donner l'impulsion nécessaire à la mise en œuvre rapide des actions précitées dans le cadre de la présidence de l'Union européenne.