

Les Quinze ont trouvé un accord à Bruxelles pour renforcer la sécurité maritime de l'Union

L'élimination des bateaux à « simple coque » d'ici à 2015 est envisagée

Les ministres des transports des Quinze ont adopté une série de mesures destinées à renforcer la sécurité maritime dans l'Union européenne. Ces mesures prévoient le contrôle, chaque année, dans les ports de l'Union européenne de 4 400 navires considérés comme dangereux et rendent responsables, en cas d'accident, les sociétés qui sont chargées de contrôler si les bateaux sont ou non en état de naviguer.

BRUXELLES

de notre bureau européen

Un an après la catastrophe du pétrolier *Erika* et l'émotion soulevée par le récent naufrage du chimiquier *levoli-Sun* au large des côtes du Cotentin, les ministres européens des transports ont voulu parvenir à un compromis sur un ensemble de mesures destinées à limiter les risques de ce type de catastrophes.

Réunis, mercredi 20 décembre à Bruxelles, les ministres des transports des Quinze ont adopté un accord qui prévoit un renforcement des contrôles des navires et un retrait des pétroliers à simple coque. Le ministre français, Jean-Claude Gayssot, souhaitait tout particulièrement obtenir un accord avant la fin de la présidence française de l'Union, qui se termine dans quelques jours. Le texte du compromis qui a été trouvé dans la nuit de mercredi 20 au jeudi 21 décembre ne va pas aussi loin que le souhaitait la Commission de Bruxelles, et il n'est pas sûr qu'il satisfasse le Parlement européen, lequel se prononcera au mois de janvier.

L'accord porte sur trois projets de directives. La première vise à renforcer et harmoniser la qualité des organismes d'inspection et de visite des navires. Il s'agit notamment de transférer des gouvernements vers la Commission la responsabilité de surveiller et de suspendre ces sociétés (dites « sociétés de classifica-

tion »), et de prévoir pour celles-ci une harmonisation des procédures d'agrément les autorisant à exercer leurs activités.

La deuxième directive, qui concerne le renforcement des contrôles dans les ports, prévoit le bannissement des eaux européennes des navires qualifiés de « haut risque » et « très haut risque », qui ne pourront plus entrer dans les eaux européennes s'ils sont immobilisés au moins deux fois dans des ports de l'Union pendant trois ans parce que considérés comme dangereux.

BOÎTE NOIRE

À l'origine, la Commission proposait que 6 000 bateaux à risque soient contrôlés chaque année dans les ports européens. Début octobre, les Quinze avaient réduit ce chiffre à quelque 2 400 navires. Une difficile négociation a eu lieu sur ce point, les Etats les plus réticents étant les pays nordiques, les Pays-Bas et la Grèce, bien que Athènes ait notablement assoupli sa position. Un accord à la majorité qualifiée a été finalement obtenu prévoyant que 4 400 navires seront inspectés chaque année.

Un âpre débat s'est déroulé à propos de l'obligation qui serait imposée aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté d'être équipés d'une boîte noire, afin de faciliter les enquêtes en cas d'ac-

cident. De nombreux pays y étaient hostiles, estimant qu'une telle mesure devait faire l'objet d'une réglementation internationale. Finalement, le texte adopté par les Quinze est particulièrement vague : il est précisé que de tels équipements « devaient être rendus obligatoires après une période allant jusqu'à cinq ans » après l'entrée en vigueur de la directive, « pour les navires de charge construits avant le 1^{er} juillet 2002 ». Si une telle réglementation est adoptée, le défaut de boîte noire à bord d'un navire justifiera son immobilisation.

Le troisième texte du « paquet *Erika-I* » concerne la généralisation des pétroliers à double coque. La discussion sur ce point a opposé les Etats qui veulent attendre que l'Organisation maritime internationale (OMI) se soit prononcée sur ce point (il s'agit toujours des pays scandinaves, du Royaume-Uni, de la Grèce et du Portugal) à ceux qui, avec la Commission, craignent que l'OMI se contente d'une position minimaliste lors de son assemblée générale, en avril 2001. La France, l'Italie, la Belgique et l'Allemagne composent notamment ce second groupe. Devant l'incertitude du résultat d'un vote à la majorité qualifiée, la présidence s'est finalement ralliée à une solution nettement moins ambitieuse, adoptée à l'unanimité. Il s'agit d'une « déclaration politique » prévoyant qu'au cas où l'OMI n'irait pas dans

le sens souhaité par les Quinze, ceux-ci s'engagent à adopter « d'ici juin 2001 », une position commune reprenant les dispositions sur l'élimination des navires à simple coque, sur la base d'un « calendrier rapide » échelonné de 2003 à 2015.

Quelle est la force contraignante d'un tel engagement ? M. Gayssot s'est dit convaincu qu'il n'y avait aucun doute quant à la décision finale de l'Union, mais Loyola de Palacio, commissaire européenne chargée des transports, a reconnu qu'une telle transposition n'était « pas automatique », puisque, à l'évidence, les Quinze devront de nouveau se réunir pour confirmer leur position.

Les ministres des transports ont également procédé à un premier tour de table sur plusieurs mesures complémentaires, connues sous le nom de « paquet *Erika-II* ». La première est un projet de directive visant à mettre en place un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime. La création d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes est également proposée, ainsi que celle d'une Agence européenne pour la sécurité maritime : il s'agit d'accroître l'indépendance des contrôles qui sont effectués, en retirant cette responsabilité aux Etats.

Laurent Zecchini