

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières»

COM(2013) 174 final

(2013/C 327/18)

Rapporteure: **M^{me} BREDIMA**

Les 16 et 18 avril 2013, conformément à l'article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne respectivement, ont décidé de consulter le Comité économique et social européen sur la:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières

COM(2013) 174 final.

La section spécialisée "Transports, énergie, infrastructures, société de l'information", chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 20 juin 2013.

Lors de sa 491^e session plénière des 10 et 11 juillet 2013 (séance du 10 juillet 2013), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 179 voix pour, 1 voix contre et 3 abstentions.

1. Conclusion

1.1 Le CESE soutient l'augmentation du budget de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) prévue par la proposition de règlement, de 154 millions à 160,5 millions d'euros pour la période 2014-2020. Il réitère son soutien à l'extension des compétences de l'AESM par le règlement (UE) n° 100/2013.

1.2 L'adoption de la proposition de règlement arrive à un moment critique au regard de la découverte de champs de pétrole et de gaz dans la Méditerranée orientale et des initiatives qui en découlent en vue de leur rapide exploitation au moyen de forages en mer. Ces activités constitueront un défi pour les capacités de l'AESM sous l'angle de la réponse à donner aux dangers potentiels des forages en mer et du transport du pétrole et du gaz.

1.3 Tout en apportant son soutien à l'enveloppe financière proposée, le CESE estime qu'elle pourrait s'avérer insuffisante pour mener les actions indispensables au cours des sept prochaines années en raison des défis suivants: trafic accru (davantage de pétroliers et de gaziers en mer), accroissement des activités de forage pour l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz dans les mers qui entourent l'UE, et un nombre croissant d'États côtiers et insulaires membres de l'UE. Les capacités réduites de réaction aux situations d'urgence pourraient entraîner une augmentation des coûts externes en cas d'incidents majeurs.

1.4 Le CESE estime que les 19 navires déployés actuellement pour l'ensemble des zones côtières de l'UE pourraient s'avérer insuffisants pour aider les capacités des États membres à nettoyer la pollution en mer. L'enveloppe financière pourrait également se révéler insuffisante pour continuer à développer l'imagerie satellite pour détecter et aider à récupérer les polluants provenant des navires dans l'ensemble de la zone de l'UE.

1.5 Le CESE encourage l'AESM à tirer parti de ses nouvelles compétences pour contribuer à la lutte contre la piraterie maritime. Les instruments de surveillance par satellite de l'agence seront très utiles pour détecter les navires pirates.

1.6 Le CESE se demande si les États membres de l'UE et les pays voisins sont encore correctement équipés pour répondre à des accidents majeurs de l'ampleur de l'Erika et du Prestige, ou à des catastrophes comparables à celle de la plateforme Deepwater Horizon.

1.7 Le CESE invite l'UE, ses États membres et les États côtiers voisins à renforcer l'application des conventions régionales suivantes énumérées dans l'exposé des motifs du règlement proposé: la convention d'Helsinki, la convention de Barcelone, l'accord de Bonn, la convention OSPAR, l'accord de Lisbonne (qui n'est pas encore entré en vigueur) et la convention de Bucarest.

1.8 Le CESE invite l'AESM à repérer les installations de réception inadéquates pour les résidus pétroliers dans les ports de l'UE, ainsi que dans les ports des pays voisins.

2. Proposition de la Commission européenne

2.1 Le 3 avril 2013, la Commission a soumis une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ COM(2013) 174 final.

2.2 Le règlement (CE) n° 2038/2006 du 18 décembre 2006 ⁽²⁾ établit un financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires pour la période du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013.

2.3 Le règlement (UE) n° 100/2013 du 15 janvier 2013 assigne à l'AESM de nouvelles missions de base: réagir en cas de pollutions causées par des installations pétrolières et gazières et étendre les services de l'agence aux pays concernés par la politique d'élargissement et la politique européenne de voisinage ⁽³⁾. Le présent avis porte principalement sur l'ajustement du financement de l'AESM à ses nouvelles missions. Le financement proposé s'élève à 160,5 millions d'euros pour une période de sept ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013).

3. Observations générales

3.1 Le CESE soutient l'augmentation du budget de l'AESM prévue par la proposition de règlement de 154 millions à 160,5 millions d'euros pour la période 2014-2020. Il réitère son soutien à l'extension des compétences de l'AESM par le règlement (UE) n° 100/2013. Ce soutien s'inscrit dans le prolongement d'une série d'avis ⁽⁴⁾ du CESE relatifs au rôle de l'AESM.

3.2 Le règlement (UE) n° 100/2003 donne à l'AESM le pouvoir d'intervenir en cas de rejets d'hydrocarbures provoqués par les plateformes pétrolières et gazières, indépendamment des pollutions provoquées par des navires. Cette compétence lui a été attribuée suite à l'explosion et la marée noire de la plateforme de forage Deepwater Horizon dans le Golfe du Mexique (avril 2010). Le CESE comprend que l'objectif général de la proposition de la Commission est d'assurer une aide efficace de l'UE en cas de pollution provoquée par des navires ou par des installations pétrolières ou gazières, par l'intermédiaire de l'AESM, en fournissant aux États affectés des services durables de lutte contre la pollution. Les États membres peuvent ainsi prendre en compte ce soutien dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de leurs plans nationaux de lutte contre la pollution marine.

3.3 Le CESE note que le budget proposé est destiné à permettre à l'AESM d'assurer la maintenance de son réseau de navires dépollueurs, répartis dans les différentes zones maritimes et qu'un nombre limité de nouveaux navires seront déployés pour lutter contre la pollution provoquée par des navires et par des installations en mer. Les financements nécessaires pour renforcer les équipements de récupération de pétrole qui sont susceptibles de ne plus être optimaux au cours de la période 2014-2020 ne sont pas prévus.

3.4 Le CESE comprend que la surveillance des rejets illégaux par les installations pétrolières en mer par le système Clean-SeaNet sera effectuée principalement en tirant parti des images satellites commandées pour la surveillance de la pollution provoquée par les navires. Le CESE rappelle un avis antérieur ⁽⁵⁾ dans lequel il indiquait que "compte tenu du coût élevé des images par satellite, le CESE estime qu'il convient d'optimiser l'utilisation des ressources et, notamment, que le recours aux images doit être coordonné entre les États membres, ce qui pourrait permettre de réaliser des économies considérables." Dans le même temps, des investissements se justifient pour améliorer la collecte d'images dans toutes les zones maritimes européennes, car la couverture actuelle n'est pas réellement complète, en particulier dans la zone méditerranéenne.

3.5 Le CESE comprend que les financements ne seront pas destinés à fournir une assistance technique ou à renforcer les capacités dans les pays partenaires du voisinage européen.

3.6 L'adoption de cette proposition de règlement arrive à un moment crucial eu égard à la découverte de nouvelles sources d'énergie pour l'UE. Dans la Méditerranée orientale, en particulier, la découverte de nouveaux gisements sous-marins de pétrole et de gaz et les forages qui s'ensuivent en vue d'une exploitation rapide constitueront un défi pour les capacités de l'AESM à réagir aux dangers potentiels qui y sont associés. L'AESM devrait disposer de davantage de ressources pour jouer pleinement son rôle à cet égard. L'accroissement du trafic maritime, en particulier de pétroliers et de gaziers, la découverte de nouveaux gisements de pétrole et de gaz et les activités de forage qui s'ensuivent nécessiteront davantage de navires en mer Méditerranée et dans la mer Noire. Dix-neuf navires pour l'ensemble du littoral de l'UE pour la période 2014-2020 est une estimation très optimiste qui pourrait s'avérer extrêmement modeste dans certaines circonstances.

3.7 L'élargissement des compétences de l'AESM dans la zone en question nécessitera la poursuite du développement du service d'imagerie par satellite à des fins de surveillance, de détection précoce des cas de pollution et d'identification des navires ou des installations pétrolières et gazières responsables. Il importe d'améliorer la disponibilité des données et l'efficacité de la lutte contre la pollution.

3.8 Le CESE se demande si les États membres de l'UE et les pays voisins sont encore correctement équipés pour répondre à des accidents majeurs de l'ampleur de l'Erika et du Prestige, ou à des catastrophes comparables à celle de Deepwater Horizon.

3.9 À la lumière des considérations qui précèdent, le CESE estime que davantage de ressources devraient être réservées pour: remplacer les équipements de lutte contre les marées noires à bord des navires sous contrat, prévoir des navires de réserve supplémentaires pour la récupération des hydrocarbures afin de couvrir des zones comprenant des installations en mer,

⁽²⁾ JO L 394 du 30.12.2006, p. 1.

⁽³⁾ JO L 39 du 9.2.2013, p. 30.

⁽⁴⁾ JO C 76 du 14.3.2013, p. 15.

JO C 299 du 4.10.2012, p. 153.

JO C 48 du 15.2.2011, p. 81.

JO C 44 du 11.2.2011, p. 173.

JO C 255 du 22.9.2010, p. 103.

JO C 277 du 17.11.2009, p. 20.

JO C 211 du 19.8.2008, p. 31.

JO C 28 du 3.2.2006, p. 16.

JO C 108 du 30.4.2004, p. 52.

⁽⁵⁾ JO C 28 du 3.2.2006, p. 16.

qui pour l'instant ne sont pas dans un rayon géographique raisonnable (par exemple l'Arctique), acquérir des quantités de dispersants supplémentaires et des équipements pour des pollutions causées par des installations en mer, et financer le soutien prévu pour assister les pays partenaires du voisinage européen.

3.10 Le CESE encourage l'AESM à déployer ses compétences récemment acquises pour contribuer à la lutte contre la piraterie maritime. Les instruments et les données de l'agence, en particulier les satellites de surveillance, seront utiles pour détecter les navires pirates. La fourniture de données sur la position des navires devrait devenir l'une des principales missions de l'AESM, mais toujours à la demande des autorités nationales. Le CESE rappelle qu'il est nécessaire que l'AESM apporte son aide dans la lutte contre la piraterie, comme expliqué dans son avis "La piraterie maritime: renforcer la réponse de l'UE" (16 janvier 2013) et lors de l'audition publique correspondante (24 janvier 2013).

4. Observations particulières

4.1 Article 2: Définitions

La définition de "hydrocarbures" dans la proposition de règlement se réfère à la définition de la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990). Le CESE invite l'UE et les États membres à renforcer l'application de la convention.

4.2 Article 2: Définitions

La définition de "substances nocives et potentiellement dangereuses" se réfère à la définition figurant dans le protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution (2000). Le CESE invite l'UE et les États membres qui ne l'ont pas encore fait à adhérer au protocole susmentionné et à l'appliquer.

4.3 Article 4: Financement par l'Union

4.3.1 Le CESE observe que l'aide de l'Agence aux pays concernés par la politique d'élargissement et la politique européenne de voisinage doit être financée par des programmes de l'Union existants pour ces pays et ne s'inscrit donc pas dans ce cadre financier pluriannuel.

4.3.2 Tout en apportant son soutien à l'enveloppe financière proposée, le CESE doute qu'elle puisse être suffisante pour mener les actions indispensables au cours des sept prochaines années en raison des défis suivants: trafic accru (davantage de

pétroliers et de gaziers en mer), accroissement des activités de forage pour l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz dans les mers qui entourent l'UE. Les capacités réduites de réaction aux situations d'urgence pourraient entraîner une augmentation des coûts externes en cas d'incidents majeurs.

4.4 Article 5: Suivi des moyens existants

S'agissant de la liste des mécanismes publics et privés de lutte contre la pollution dans l'Union, le CESE réclame des initiatives pour y inclure les mécanismes similaires des États côtiers voisins de l'UE, car la pollution maritime n'a pas de frontière. En outre, bien que le présent avis soit limité à la pollution accidentelle, le CESE invite l'AESM à repérer les installations inadéquates de réception des résidus pétroliers dans les ports de l'UE, ainsi que dans les ports des pays côtiers voisins. La pollution opérationnelle, par opposition à la pollution accidentelle, est beaucoup moins "médiagénique" et sensationnelle, mais constitue une part beaucoup plus grande de l'ensemble des pollutions marines.

4.5 Le CESE invite l'UE, ses États membres et les États côtiers voisins à renforcer l'application des conventions régionales suivantes, énumérées dans l'exposé des motifs du règlement proposé: la convention d'Helsinki, la convention de Barcelone, l'accord de Bonn, la convention OSPAR, l'accord de Lisbonne (qui n'est pas encore entré en vigueur) et la convention de Bucarest. Le CESE estime que des exercices de lutte contre la pollution organisés conjointement au titre de ces conventions devraient être davantage encouragés. Par ailleurs, l'échange d'experts dans le domaine de la pollution marine est considéré comme essentiel. Le programme EMPOLLEX (programme d'échange d'experts en pollution marine) devrait faciliter un nombre croissant d'échanges entre États membres.

4.6 Le CESE rappelle qu'il est indispensable que les États côtiers voisins de l'UE mettent pleinement en œuvre la "mère" de toutes les conventions maritimes, la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) (1982), en établissant la base juridique pour des actions en matière de pollution marine, de forage des fonds marins et de transport maritime sûr du point de vue environnemental.

4.7 Les navires sous contrat ont d'importantes capacités de stockage des hydrocarbures récupérés et disposent d'un choix de systèmes de récupération. Le CESE estime que les navires commandés par l'AESM devraient être autorisés à participer à des opérations d'allègement, de transfert de navire à navire, pour stocker les hydrocarbures récupérés en mer.

Bruxelles, le 10 juillet 2013.

Le président
du Comité économique et social européen
Henri MALOSSE