

L'Agence européenne de la sécurité maritime (AESM) : l'aiguillon qui s'ajoute à l'arsenal européen

Willem de Ruiter
Directeur exécutif de l'AESM

Des agences et observatoires européens, il en existait déjà quelques-uns traitant par exemple de formation, d'évaluation des médicaments ou de sécurité au travail. La mer et les marins méritaient aussi que l'Europe s'intéresse à eux d'encore plus près. Les milieux maritimes et la presse spécialisée ont évoqué depuis 2000 la décision communautaire de créer une Agence européenne de la sécurité maritime (AESM), sa gestation et ses premiers pas. Avec elle, les Institutions européennes ajoutent un aiguillon à leur arsenal législatif. Willem de Ruiter, directeur exécutif de l'Agence, nous donne ici une idée plus précise de ce qu'elle est et de ce qu'elle fait.

Pourquoi une Agence européenne de la sécurité maritime ?

Bis repetita placent ? Non, pas toujours. Les Français et leurs proches voisins ont subi suffisamment de marées noires ces dernières années pour que l'Europe joigne ses efforts à ceux de l'OMI en matière de lutte pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

Des textes communautaires, réglementations et directives, se sont rajoutés à d'autres textes. Il fallait les appliquer et les faire appliquer. L'idée de l'AESM est due à la Commission européenne suite au naufrage de l'*Erika*. Elle a été présentée devant le Conseil et le Parlement européens le 6 décembre 2000 dans un ensemble de mesures connu plus tard comme paquet *Erika II*.

L'AESM a été formellement établie par le règlement 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil des Ministres du 27 juin 2002. La Commission a ensuite décidé de ne pas attendre que les États membres se décident sur le lieu de la future implantation de l'Agence. Cette question épineuse avait déjà été évoquée sans succès lors du sommet de Laeken (décembre 2001). Les sommets de Séville (juin 2002) de Copenhague (septembre 2002) l'avaient ignorée. La Commission leur a demandé de choisir leurs représentants au sein du conseil d'administration. La Commission a constamment joué un rôle moteur dans le domaine de la sécurité maritime et a dû pousser les États membres. La commissaire aux Transports et à l'Énergie, Loyola de Palacio, a par exemple fait justement remarquer qu'une application plus rapide du paquet *Erika II* aurait peut-être permis d'éviter le naufrage du *Prestige*.

¹ Journal officiel L 208, 05/08/2002. P0001-0009

La première réunion du conseil d'administration, tenue le 4 décembre 2002 sous la conduite de membres de la direction générale Transports et Énergies (DG Tren), a permis d'établir les priorités. J'ai été nommé le 29 janvier 2003 et une petite cellule administrative a commencé, en mai 2003, à poser les bases opérationnelles de l'Agence. Aux tâches fixées d'emblée à l'Agence et qui seront évoquées ci-dessous, vont sans doute venir s'ajouter de nouvelles tâches proposées par la commission à l'été 2003. Il s'agit de donner à l'Agence la possibilité d'affréter des navires anti-pollution, d'évaluer les formations maritimes dispensées dans les pays gros fournisseurs de main d'œuvre maritime et d'une participation dans la vérification de la sûreté sur les navires (pas dans les ports). La Commission nous fait confiance, le Parlement nous fait confiance et nous espérons la même confiance de la part de tous les États membres.

Le cumul et la diversité des tâches confiées à l'Agence amènent certains à penser que l'AESM est une préfiguration d'une garde-côte européenne, idée qui a de nombreux partisans en France. Ce qui me semble sûr, à l'heure qu'il est, c'est que la route sera longue avant d'y parvenir. Comme pour ce qui concerne la force de défense européenne, c'est une excellente idée mais elle se heurtera à des obstacles qui ne doivent pas être minimisés.

Le rôle de l'AESM : multiple

C'est le rôle de l'Agence d'inspecter les inspecteurs, de contrôler les contrôleurs. Mais ses experts ont un rôle technique et scientifique, pas policier. Ils travailleront dans trois secteurs que l'on peut résumer ainsi :

- assister la Commission,
- amener à la coopération avec les États membres, ainsi qu'entre eux et sans oublier les pays candidats,
- jouer un rôle opérationnel : en affrétant des navires anti-pollution, par exemple.

Dans le premier cas, les agents de l'EMSA signaleront à la Commission tout ce qui peut leur sembler contraire à la sécurité des navires et de l'environnement marin. La Commission, le cas échéant, prendra des mesures vis-à-vis des États membres ou du secteur privé, sociétés de classification, notamment. L'Union européenne a donc sur l'OMI l'avantage de disposer d'un moyen de pression pour la mise en place concrète de la sécurité maritime.

Quelles sont les tâches à entreprendre dans ce premier pilier ? Elles sont nombreuses : l'évaluation des sociétés de classification, l'assistance technique à la Commission et aux administrations du contrôle par l'État du port, le contrôle de l'application de la directive sur les équipements marins, un contrôle des équipements portuaires pour la réception des produits noirs et gris, une tâche d'assistance à la Commission en matière de formation maritime. L'Agence a d'ores et déjà créé un système d'alerte rapide concernant tout accident maritime grave et intéressant la Commission européenne.

Le deuxième pilier, celui qui traite de coopération, concerne la mise en place d'un système européen de repérage des navires entrant dans les eaux communautaires, l'harmonisation des méthodes nationales d'enquêtes après accident, l'étude des rapports d'accident et la centralisation des données, une coopération avec les administrations maritimes des nouveaux États membres, un rôle dans l'observation des responsabilités et de l'indemnisation post-accident.

Le troisième pilier - tâches opérationnelles, notamment anti-pollution - reste à l'état embryonnaire dans la mesure où le Parlement européen devrait donner son feu vert officiel en mars 2004. Si les réflexions de la Commission et du Conseil des ministres sont suivies, l'EMSA se verra confier la possibilité d'affréter des navires anti-pollution (pour soutenir les efforts nationaux), de mener des missions d'évaluation dans les pays fournissant les plus gros

contingents de marins et, dans le cadre du code de sûreté ISPS, veillera au respect des dispositifs de sûreté à bord des navires. Le budget nécessaire pour ce troisième pilier reste à définir pour 2005. La Commission présentera ses propositions de budget en avril. Le travail préparatoire (plan directeur) est déjà en cours et sera soumis à la Commission avant le 1^{er} avril. Le budget général de l'Agence s'élève à 12,5 millions d'euros pour 2004.

Comment travaille l'Agence ? Qui y travaille ?

Émanation des États membres, le conseil d'administration supervise le travail réalisé par l'Agence : ainsi, il adopte le rapport général de l'Agence pour l'année précédente et le programme de travail pour l'année suivante. Participent aux travaux du conseil d'administration des représentants de tous les États membres ainsi que des représentants des futurs États membres (à l'exception de la Slovaquie). À leurs côtés, siègent des représentants de la Commission et des secteurs professionnels les plus concernés. À noter que l'Islande et la Norvège ont passé un accord avec les institutions européennes : elles ont des représentants au Conseil et participent aux travaux de l'Agence.

Quant au Directeur exécutif, indépendant dans l'exercice de ses fonctions, il prépare le programme de travail, décide de la mise en œuvre des visites, met en place des systèmes de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels, assure le fonctionnement de l'Agence. Une fois l'Agence totalement opérationnelle, il sera assisté par quatre chefs d'unité : le Français Marc Jeuniaux, responsable de l'unité administrative, le Danois Ib Matthiesen à la tête de l'unité assistance/contrôle. Les postes de chef des deux autres unités, coopération et lutte anti-pollution, restent à pourvoir.

Le personnel de l'unité administrative est maintenant quasiment au complet. Les autres secteurs voient leurs agents rejoindre leur poste au fur et à mesure. Au nombre de 35 agents aujourd'hui, l'effectif passera à 80 à la fin de l'année et autour d'une centaine d'agents lorsque la décision de nous confier les trois nouvelles tâches aura été prise officiellement.

Les agents auxiliaires et temporaires de l'EMSA ont été recrutés dans le secteur privé et dans le secteur public, non en fonction de leur nationalité mais en fonction de leur expérience. Lorsqu'ils viennent du secteur public, ils peuvent provenir d'autres institutions ou agences européennes. Ils peuvent aussi être détachés par leurs propres administrations maritimes pour un laps de temps limité. L'Agence s'efforce de favoriser l'embauche des femmes, mais il faut reconnaître que, dans notre secteur d'activité, elles sont peu nombreuses.

Son action en 2003

En 2003, ou plutôt à partir de mai 2003, l'Agence a embauché et préparé des embauches de spécialistes pour 2004. Sur le plan opérationnel, elle a préparé son propre système financier, entamé la construction de son département informatique, créé son site Internet (www.emsa.eu.int). Elle s'est intégrée à la réflexion sur les lieux de refuge. Elle a commencé à jouer son rôle d'alerte auprès de la Commission européenne.

À la demande de la DG Tren, l'Agence s'est intéressée en novembre au cas du pétrolier russe *Geroi Sevastopolya*. Le voyage que ce navire allait entreprendre entre la Lettonie et Singapour présentait des caractéristiques similaires à celui du *Prestige*. L'AESM a conduit une mission européenne d'expertise à son bord et a constaté qu'il n'y avait pas de raison de le détenir. Le *Geroi Sevastopolya* a traversé les eaux européennes (à l'exception de la ZEE espagnole) sans encombre.

Sa localisation

La question de la localisation de l'Agence - comme des autres agences européennes d'ailleurs - a traîné en longueur. Brusquement, les choses se sont décidées lorsque nous ne les attendions pas, lors du sommet du 13 décembre 2003. Bien entendu, les Portugais sont très heureux d'avoir remporté ce « concours », mais je comprends la déception des Français en général et des Nantais en particulier.

Ce qui est certain, c'est que les Brestois n'ont pas abandonné l'idée de voir un jour une antenne de l'AESM s'installer chez eux. Le président de la communauté urbaine de Brest, M. Cuillandre vient de nous écrire en ce sens. Ceci nous rappelle à quel point notre action est attendue et nous confirme dans les objectifs de l'AESM, en particulier dans les secteurs géographiques les plus touchés par les marées noires.

Nous pouvons rassurer M. Cuillandre en lui confirmant que le règlement 1406/2002 prévoit, éventuellement, la création d'antennes/centres régionaux (chapitre II, Article 5). Mais nous ne le rassurerons peut-être pas en lui précisant que cela se fera uniquement avec l'accord des États membres concernés et uniquement dans le cadre de tâches liées à la surveillance de la navigation et du trafic maritime comme le prévoit la directive 2001/59/CE. Nous nous approchons de nouveau de cette idée magnifique de garde-côte européenne évoquée plus haut. La France est-elle prête à franchir ce pas ?

La décision de localiser à Lisbonne rend désormais les choses plus claires : les agents potentiels qui se posaient des questions vis-à-vis de la future localisation (pour la scolarité de leurs enfants, pour cause d'éloignement du pays d'origine...) savent maintenant à quoi s'en tenir. Les candidatures affluent. Il est même arrivé, au moment où je rédige ce texte, qu'une mère voulant « caser » son fils ingénieur appelle pour demander : « Comment fait-on pour se faire embaucher ? » Il faut suivre la procédure et commencer par remplir un dossier, Madame...

Les priorités pour 2004

En 2004, outre la poursuite des embauches, l'Agence aura pour priorité la finalisation des décisions sur les lieux de refuge. Elle prévoit, pour ce sujet sensible, de réaliser un atelier de travail le plus vite possible, à Bruxelles, où des représentants des États côtiers pourront échanger sur les projets de leurs pays respectifs. Des pays voisins pourront y trouver l'occasion de coopérer. Un atelier similaire s'était tenu en mai 2003.

De la même manière, l'Agence continuera à coopérer avec la Direction Générale Transport et Énergie (DG Tren) de la Commission. Ses experts pourraient effectuer, par exemple, des missions d'évaluation dans les États membres et ce dans le cadre des directives de contrôle par l'État du port.

L'Agence entamera aussi en 2004 des cycles d'évaluation auprès des sociétés de classification. Six sociétés de classification seront évaluées dans le courant de l'année. Elle travaillera également sur une harmonisation des méthodes d'enquêtes post-accident, à l'échelon européen. Enfin, elle se préparera à répondre aux nouvelles activités susmentionnées que les Institutions européennes devraient lui confier en mars.

En matière de coopération technique, l'AESM va prendre graduellement le relais de la DG Tren en ce qui concerne l'étude et la mise en place du réseau SafeSeaNet. Ce projet de réseau télématique doit permettre de signaler les navires et la nature de leurs cargaisons et d'échanger ces données. Toujours dans le domaine de la coopération technique, l'Agence va travailler avec les États membres et la Commission pour développer une méthodologie communautaire d'enquête post-accident.

Voilà ce qui nous attend, en priorité, pour 2004. Mais des incertitudes pèsent sur notre charge de travail dans la mesure où l'Union va s'élargir au 1er mai et, surtout, dans la perspective des préparatifs de déménagement vers Lisbonne. Peu d'entre nous parlent le portugais. Nous apprendrons. Nous envisageons l'avenir avec sérénité, même si nous savons que la tâche devant nous est immense et que l'action dans le domaine de la sécurité maritime, comme les mouvements de la mer, ne cesse jamais.

