

La Commission souhaite lui rappeler qu'un rapport sur les actions à mener afin de traiter les incidences de la catastrophe du Prestige a été adopté le 5 mars 2003. Ce rapport concerne les actions passées, actuelles et futures entreprises au niveau communautaire afin de remédier aux conséquences de la catastrophe du Prestige et d'éviter des accidents similaires à l'avenir. Il a été soumis au Conseil européen le 21 mars 2003.

(¹) Réponse écrite, 11.3.2003.

(²) JO C 242 E du 9.10.2003, p. 63.

(2003/C 280 E/140)

QUESTION ÉCRITE E-1262/03

posée par **Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) au Conseil**

(3 avril 2003)

Objet: Modification du régime international d'indemnisation et de responsabilité dans le cadre de la Convention internationale sur la responsabilité civile

Dans sa communication au Conseil, en date du 5 mars 2003 (¹), sur les suites à donner aux conséquences de la catastrophe du Prestige, la Commission propose de modifier le régime international d'indemnisation et de responsabilité dans le cadre de la Convention internationale sur la responsabilité civile, afin de pouvoir engager la responsabilité financière des auteurs de la pollution.

Quel est l'état d'avancement de cette initiative? Quelles mesures les États membres ont-ils prises dans ce sens?

(¹) COM(2003) 0105 final.

Réponse

(22 juillet 2003)

À plusieurs reprises ces dernières années, le Conseil a exprimé son soutien à une éventuelle révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (Convention CLC), qui régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Déjà, dans ses conclusions sur la sécurité maritime, de décembre 2000, le Conseil a appelé les États membres à envisager la modification des règles applicables afin d'engager la responsabilité d'autres parties responsables que les propriétaires de navires et l'introduction d'une responsabilité illimitée des propriétaires de navires en cas de manquement grave ou délibéré à leurs obligations en matière de sécurité. De même, dans l'approche commune qu'il a définie en juin 2001 en vue des négociations, dans le cadre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), relatives à la mise en place d'un fonds d'indemnisation supplémentaire en faveur des victimes de la pollution par les hydrocarbures, le Conseil a reconnu la nécessité d'un examen global des questions liées à la responsabilité et à l'indemnisation par les parties concernées afin de réparer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il y a également indiqué que les États membres doivent apporter leur soutien et participer activement au réexamen du régime de 1992.

Plus récemment, le Conseil européen de Bruxelles du 21 mars 2003 a expressément appelé à étendre la responsabilité des opérateurs maritimes en modifiant les dispositions pertinentes de la Convention CLC. Enfin, le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» du 27 mars 2003 a souligné l'importance, dans ce contexte, du principe du pollueur-payeur.

C'est dans ce contexte que les États membres participent activement au réexamen de l'actuel régime de d'indemnisation et de responsabilité, notamment au sein du groupe de travail créé à cet effet par l'assemblée du FIPOL d'avril 2000. Aucune échéance n'a cependant été fixée pour l'adoption d'éventuelles modifications.

Lors de la réunion du groupe de travail qui s'est tenue en février 2003, deux États membres et la Commission ont soumis une proposition de modification de l'actuel régime de responsabilité. Cette proposition introduit la possibilité de franchir le seuil au-delà duquel un propriétaire de navires perd son droit de limiter sa responsabilité au cas où il serait avéré qu'une faute effective lui incombe. Elle prévoit également de pouvoir «canaliser» la responsabilité sur d'autres que les seuls propriétaires de navires. Dans un second document, un État membre a recommandé que la révision de la Convention CLC s'effectue selon

deux axes principaux: le retour à une «canalisation» stricte, y compris la recherche de responsabilités autres que celles du propriétaire immatriculé, et un relèvement des obligations financières des propriétaires dans le financement du fonds d'indemnisation supplémentaire proposé. Ces propositions seront abordées lors de discussions à venir au sein du groupe de travail, dont la prochaine réunion doit avoir lieu en octobre 2003.

(2003/C 280 E/141)

QUESTION ÉCRITE E-1265/03

posée par Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) au Conseil

(3 avril 2003)

Objet: Résultats de la décision du Conseil «Transports» de décembre 2002 concernant la conclusion d'accords entre les États membres et leurs industries respectives

Lors de sa session de décembre 2002, le Conseil «Transports» a pris une décision concernant la conclusion d'accords entre les États membres et leurs industries respectives pour assurer un transport maritime de qualité et interdire aux pétroliers à simple coque de transporter du pétrole lourd.

Quels ont été les résultats de cette décision? Quels accords les différents États membres ont-ils conclus avec leurs industries?

Réponse

(22 juillet 2003)

Comme l'Honorable Parlementaire l'a noté à juste titre, le Conseil, dans ses conclusions sur la sécurité des navires et la prévention de la pollution, adoptées le 6 décembre 2002 en réponse à l'accident du Prestige, a engagé les États membres à conclure des accords avec leurs industries respectives pour assurer un transport maritime de qualité et veiller à ce que les vieux navires à simple coque ne transportent plus les produits pétroliers lourds, et a invité la Commission à élaborer à cette fin un accord type.

La Commission a toutefois jugé plus approprié d'inclure l'interdiction du transport de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque dans sa proposition de modification du règlement n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, présentée au Parlement européen et au Conseil le 20 décembre 2002, l'objectif étant d'assurer une mise en œuvre uniforme dans toute la Communauté.

Le Conseil a suivi le raisonnement de la Commission sur cette question et a approuvé, lors de sa session du 27 mars 2003, une approche générale concernant cette proposition, qui comporte une interdiction du transport de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque.

Comme l'a indiqué la Commission dans sa communication intitulée «Rapport au Conseil européen sur les suites à donner aux conséquences de la catastrophe du Prestige», du 5 mars 2003, il semble que le secteur partage le point de vue selon lequel la législation communautaire constitue le moyen le plus approprié d'assurer une égalité de traitement entre compagnies concurrentes.

(2003/C 280 E/142)

QUESTION ÉCRITE E-1277/03

posée par Dana Scallon (PPE-DE) au Conseil

(4 avril 2003)

Objet: Uniates de Roumanie

Le 7 février 2002, la minorité grecque catholique des uniates, connus également sous le nom de catholiques de rite oriental, a pu reprendre possession de son église d'Ocna Mures, dans la région de Transylvanie, en Roumanie, après avoir eu gain de cause devant les tribunaux.

Le 16 mars 2002, soit quelques semaines plus tard, ils en ont été expulsés par quelques hommes de main à la tête desquels se trouvaient trois prêtres orthodoxes, agissant avec la complicité de la police locale.