

Compte-rendu de mandat Europe et insécurité maritime

Erika en 1999, Prestige en 2002... Le mandat de Roseline Vachetta et d'Alain Krivine aura été marqué par de tragiques catastrophes maritimes mais aussi par de formidables mobilisations contre l'insécurité maritime. Dès leur élection, les eurodéputés de la LCR ont été très actifs sur ce sujet. A chaque fois, ils ont été aux côtés des marins et des populations des régions littorales sinistrées et ils sont intervenus à plusieurs reprises auprès des institutions européennes et des Etats membres, la France en particulier.

S'appuyant sur les mobilisations sociales et citoyennes, Roseline Vachetta a été rapporteure sur les paquets législatifs Erika 1 en septembre 2000 et Erika 2 en mars 2001.

Le maître mot : en finir avec le "système de la complaisance", un système qui méprise les normes sociales et environnementales tout en garantissant l'impunité totale pour les "voyous des mers". Les deux auditions sur la sécurité maritime organisées par Roseline Vachetta et la GUE/NGL ont permis d'élaborer des plates-formes de propositions avec les syndicats de marins (marins CGT de Brest, fédération des ports et docks CGT), des professionnels de la mer (pêcheurs, conchyliculteurs), des élus des régions littorales et les collectifs anti-marées noires (Nantes, Vannes, Lorient, Saint-Nazaire, Galice).

Ces doléances sur les normes sociales, la responsabilisation des acteurs et la transparence ont été traduites en amendements législatifs mais ont été rejetées lors du vote en séance plénière, à l'exception du bannissement des navires poubelles des eaux communautaires. Lors de la présidence française de l'UE, Roseline Vachetta a interpellé le ministre communiste des Transports de l'époque, Jean-Claude Gayssot, sur l'existence d'un pavillon de complaisance français, le pavillon des Terres australes et antarctiques françaises appelé pavillon Kerguelen. En vain...

Au terme de leur mandat, alors que 70 % des importations de pétrole de l'UE continuent de transiter au large des côtes de la Bretagne et de la Manche, alors que, de l'aveu même de la Commission, 4 000 navires poubelles continuent à naviguer et alors qu'avec l'adhésion de Malte et de Chypre, l'UE devient la 1ère puissance maritime qui lui permettrait de changer les règles internationales (OMI, OIT), peu ou pas de législation continue à encadrer le transport maritime, l'abandonnant ainsi aux lois de la mondialisation capitaliste. Mais désormais, il n'est plus possible d'accuser la fatalité...

Délégation de la LCR au Parlement européen

Vous trouverez tous les détails du mandat de nos députés sur le site: <http://www.lcr-europe.org>

Rouge n°2066 du 27/05/2004