

N° 313

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 22 février 2007
Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 mai 2007

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur la proposition de résolution présentée en application de l'article 73 bis du Règlement relative au **troisième paquet de sécurité maritime** (E-3067, E-3074, E-3080, E-3081, E-3086, E-3091 et E-3092),*

Par M. Charles REVET,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, M. Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mme Sandrine Hurel, M. Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislas Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, André Vézinhét, Jean-Pierre Vial.

Voir le numéro :

Sénat : 306 (2006-2007)

Union européenne.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LES ORIGINES DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ MARITIME	7
A. LE PAQUET « ERIKA I »	7
B. LE PAQUET « ERIKA II »	7
C. LE RENFORCEMENT DU DEUXIÈME PAQUET APRÈS LE NAUFRAGE DU PRESTIGE.....	8
II. LES AMÉLIORATIONS PORTÉES PAR LE TROISIÈME PAQUET DE SÉCURITÉ MARITIME	8
A. LE DISPOSITIF DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS	8
1. <i>La gestion du trafic des navires</i>	8
2. <i>Le contrôle par l'Etat du port</i>	9
3. <i>L'harmonisation des règles d'agrément des sociétés de classification</i>	9
4. <i>Le renforcement des obligations de l'Etat du pavillon</i>	10
B. LE TRAITEMENT DES CONSÉQUENCES DES ACCIDENTS	10
1. <i>La responsabilité civile des propriétaires de navires</i>	10
2. <i>La redéfinition du cadre des enquêtes sur les accidents maritimes</i>	10
3. <i>La responsabilité des entreprises de transport de personnes</i>	11
III. LES DIFFICULTÉS IDENTIFIÉES À CE STADE DES NÉGOCIATIONS	11
1. <i>La nécessité de préserver la cohérence du paquet</i>	11
2. <i>L'autonomie de l'autorité chargée de choisir le lieu de refuge des navires en détresse</i>	11
3. <i>L'opportunité du seuil de 15 mètres pour l'identification des bateaux de pêche</i>	12
4. <i>La question sensible du rôle de l'Etat du pavillon</i>	12
PROPOSITION DE RÉOLUTION ADOPTÉE PAR LA COMMISSION	13
ANNEXE - PERSONNES AUDITIONNÉES	15
TABLEAU COMPARATIF	17

Mesdames, Messieurs,

La proposition de résolution qui est soumise à votre Haute Assemblée s'inscrit dans le cadre de la négociation, au sein des institutions de l'Union européenne, d'un ensemble de projets de textes relatifs à la sécurité maritime. Celui-ci est communément désigné comme « troisième paquet de sécurité maritime » ou « paquet Erika III ». Il intervient en effet à la suite de deux précédentes vagues de normes communautaires, adoptées après le naufrage du pétrolier Erika le 12 décembre 1999, au large du Finistère.

Ce troisième paquet, composé de six projets de directives et d'un projet de règlement, complète et amplifie les améliorations apportées en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement par les deux premiers. Il se révèle plus ambitieux, dans la mesure où il porte à la fois sur la prévention et sur la réparation des dommages.

Au vu de l'importance de ce dossier, votre rapporteur estime qu'il est opportun que le Sénat prenne position sur ces questions, et ce d'autant plus qu'elles seront examinées lors de la réunion des ministres des transports de l'Union européenne qui se tiendra le 6 juin 2007.

Votre rapporteur souhaite rappeler que la France est particulièrement intéressée par la question de la sécurité maritime, en raison de l'étendue de ses côtes, de l'importance du trafic dans ses eaux et de la configuration des vents et courants dominants qui l'expose particulièrement aux conséquences des catastrophes maritimes, même éloignées de son rivage.

Votre commission attache, de longue date, un intérêt particulier à la sécurité maritime. En effet, celle-ci est la condition d'une poursuite du développement des activités maritimes, qu'elles soient de transport ou de pêche. En outre, les impacts écologiques et économiques potentiels des catastrophes maritimes et la nécessité, maintes fois soulignée par votre commission, de développer les modes de transport de fret alternatifs à la route font de la sécurité maritime un élément fondamental du développement économique durable de l'Europe.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LES ORIGINES DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ MARITIME

A. LE PAQUET « ERIKA I »

A la suite du naufrage de l'*Erika*, un premier ensemble de texte a fait l'objet d'un accord dès le 2 octobre 2000, sous présidence française de l'Union européenne. Ce premier paquet comprenait trois textes :

– la directive 2001/105/CE du 19 décembre 2001 modifiant la directive 94/57/CE sur les sociétés de classification. Ce texte devait harmoniser les conditions d'agrément et de contrôle par les Etats membres de l'Union européenne des sociétés chargées, en vertu de délégations de service public, de délivrer les certificats nécessaires à la navigation dans les eaux et ports de l'Union ;

– la directive 2001/106/CE du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE sur le contrôle par l'Etat du port. L'objectif de ce texte était d'ouvrir la voie à une inspection renforcée annuelle des navires à risque. Il permettait en outre d'interdire la circulation des navires immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes, dès lors qu'ils figuraient sur la liste noire du Mémorandum de Paris¹ :

– le règlement n° 417/2002 du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de norme de conception équivalente pour les pétroliers à simple coque.

B. LE PAQUET « ERIKA II »

Le deuxième paquet de sécurité maritime comprenait deux textes :

– la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, qui tendait à établir un système de contrôle et d'information communautaire sur le trafic maritime dans les eaux de l'Union. Cette directive est entrée en

¹ Le Memorandum of Understanding on port State Control (MOU) de Paris est un accord international regroupant 25 Etats signataires, conclu en 1982 en réaction à la catastrophe ayant suivi le naufrage de l'*Amoco Cadiz* de 1978. Les Etats membres s'engagent à mener des contrôles ciblés sur les navires à risque. Par ailleurs trois catégories sont établies sur la base de ces contrôles : la liste blanche des pavillons respectueux des règles internationales de sécurité maritime ; la liste grise des pavillons dont le respect des règles n'est qu'imparfait ; et la liste noire des pavillons dont les navires présentes des risques pour la sécurité maritime.

vigueur le 5 février 2004 et sa traduction concrète, le système d'information SafeSeaNet, devrait être opérationnelle à la fin de l'année 2007 ;

– le règlement (CE) n° 1406/2002 du 27 juin 2002 créant l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), entré en vigueur le 25 août 2002.

C. LE RENFORCEMENT DU DEUXIÈME PAQUET APRÈS LE NAUFRAGE DU PRESTIGE

Ce deuxième paquet a été complété à la suite du naufrage, le 19 novembre 2002, du pétrolier *Prestige*. Le règlement du 18 février 2002 relatif aux doubles coques a été modifié par un règlement du 22 juillet 2003 afin d'en accélérer l'entrée en vigueur.

En second lieu, l'Union européenne a adopté le 12 juillet 2005 une directive relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions pénales en cas d'infraction.

II. LES AMÉLIORATIONS PORTÉES PAR LE TROISIÈME PAQUET DE SÉCURITÉ MARITIME

Le troisième paquet de sécurité maritime a pour objectif de « rétablir de façon durable des conditions de concurrence saines pour les opérateurs respectueux des règles internationales »¹.

Il comporte deux axes :

- la prévention renforcée des accidents et des pollutions, d'une part ;
- et le traitement de la suite des accidents, d'autre part.

A. LE DISPOSITIF DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

1. La gestion du trafic des navires

La première proposition de directive (E 3067)² tend à modifier la directive 2002/59/CE du deuxième paquet qui est relative au suivi du trafic. Le nouveau dispositif doit permettre de clarifier les règles existantes, en

¹ C'est ainsi que la Commission européenne avait défini l'objectif du paquet en le présentant le 23 novembre 2005.

² Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

particulier sur les points sensibles de la désignation des lieux de refuge et des autorités chargées de choisir ces lieux.

Par ailleurs, la proposition de la commission européenne prévoyait également l'obligation d'installation de systèmes d'identification automatique à bord des navires de pêche de plus de 15 mètres.

2. Le contrôle par l'Etat du port

La proposition de directive E 3074¹ tend à modifier la directive 95/21/CE pour aboutir à l'inspection de 100 % des navires à risques dans les ports de l'Union européenne et élargir la procédure de bannissement introduite par la directive 2001/106/CE².

Par ailleurs, la proposition de directive doit permettre d'intégrer dans le droit communautaire les évolutions intervenues depuis le milieu des années 1990 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

3. L'harmonisation des règles d'agrément des sociétés de classification

La proposition de directive E 3080³ tend à améliorer le dispositif porté par la directive 94/57/CE⁴ en le refondant entièrement. En effet, les catastrophes maritimes de la fin des années 1990 et du début des années 2000 ont mis en évidence les insuffisances du dispositif en vigueur. Le texte en discussion propose de modifier le système d'évaluation et de contrôle des sociétés de classification agréées. Celles-ci exercent, pour le compte des Etats et dans le cadre de délégations de service public, les missions d'inspection, de contrôle technique et de délivrance de certificats de sécurité nécessaires à la navigation.

¹ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'Etat du port.

² Directive 2001/106/CE du 19 décembre 2001 précitée.

³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

⁴ Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

4. Le renforcement des obligations de l'Etat du pavillon

La proposition de directive E 3091¹ porte une modification tout à fait ambitieuse en matière de sécurité maritime, puisqu'elle est relative au renforcement des conditions d'octroi du pavillon. Le dispositif proposé tend à modifier la directive 94/57/CE précitée pour inscrire dans le droit communautaire le code de l'OMI sur la conformité des Etats du pavillon avec les conventions internationales.

S'ajoutent à ces modifications des mesures destinées à améliorer la gestion et le contrôle des flottes européennes par les Etats membres et la Commission européenne, en particulier au travers du développement d'une base de données.

Si certains Etats membres, tels la France, se conforment déjà aux règles de l'OMI et figurent sur la liste blanche du MOU de Paris, d'autres en sont encore loin. En effet, la Roumanie, l'Estonie, la Lituanie, la Lettonie, la Bulgarie, la Pologne et l'Irlande figurent sur la liste grise du MOU et la Slovaquie sur sa liste noire.

B. LE TRAITEMENT DES CONSÉQUENCES DES ACCIDENTS

1. La responsabilité civile des propriétaires de navires

La proposition de directive 3081² tend à mieux responsabiliser les propriétaires de navires, ce qui pourrait jouer un double rôle de prévention et de réparation.

2. La redéfinition du cadre des enquêtes sur les accidents maritimes

La proposition de directive E 3086³ modifie les directives 99/35/CE et 2002/59/CE pour définir un cadre communautaire harmonisé concernant la réalisation des enquêtes techniques après événement de mer, à l'image des procédures existant dans les domaines aérien et ferroviaire.

¹ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des Etats du pavillon.

² Proposition de directive portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires.

³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE.

3. La responsabilité des entreprises de transport de personnes

Le dernier élément du paquet « Erika III » est une proposition de règlement (E 3092)¹ tendant à harmoniser les règles d'indemnisation des passagers par voie maritime ou fluviale, en incorporant au droit communautaire les stipulations de la convention internationale relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages, dite « Convention d'Athènes », et son protocole de 2002.

La proposition étend les règles de la Convention d'Athènes à la navigation intérieure et au trafic maritime national.

III. LES DIFFICULTÉS IDENTIFIÉES À CE STADE DES NÉGOCIATIONS

1. La nécessité de préserver la cohérence du paquet

Certains textes, en particulier les plus ambitieux, suscitent des réserves chez une partie des Etats membres. C'est le cas notamment de celui sur le rôle de l'Etat du pavillon (E 3091). La tentation existe donc de séparer les textes techniques, plus consensuels, de ceux ayant le plus de portée.

Tout comme les députés européens, votre rapporteur redoute qu'un tel choix conduise en réalité à l'abandon des propositions les plus fortes du paquet. Il lui semble donc nécessaire de réaffirmer la cohérence d'ensemble du troisième paquet de sécurité maritime, qui doit être envisagé et discuté comme un tout.

2. L'autonomie de l'autorité chargée de choisir le lieu de refuge des navires en détresse

La Commission européenne, soutenue par le Royaume-Uni, souhaite renforcer l'indépendance des autorités chargées, dans les Etats membres, de désigner les lieux de refuge devant accueillir les navires en détresse.

Le dispositif actuellement en vigueur en France prévoit que cette décision revient au préfet maritime compétent pour la zone dans laquelle survient l'événement. Toutefois, si le préfet maritime choisit un port comme lieu de refuge, les autorités du port peuvent s'opposer à cette décision, auquel cas un arbitrage doit être pris par le Gouvernement.

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident.

Votre rapporteur considère que cette procédure peut être améliorée en l'allégeant de ce recours éventuel à un arbitrage ministériel. Il lui semble en effet que le préfet maritime est compétent pour prendre cette décision de façon autonome, ce qui est aussi un gage d'efficacité.

Votre commission a partagé l'analyse de votre rapporteur et a complété en ce sens, sur sa proposition, la proposition de résolution.

3. L'opportunité du seuil de 15 mètres pour l'identification des bateaux de pêche

Votre rapporteur a été informé que la France était actuellement minoritaire dans son soutien à la position de la Commission européenne qui prévoyait de rendre l'équipement des navires de pêche en systèmes automatiques d'identification obligatoire dès lors qu'ils dépassaient les 15 mètres. Il juge pourtant tout à fait nécessaire de fixer le seuil à ce niveau. D'après les informations dont il dispose, le seuil alternatif de 24 mètres, parfois défendu par certains de nos partenaires de l'Union européenne, aboutirait, en effet, à exclure 84 % des bateaux de pêche français du dispositif.

Votre commission est déterminée à œuvrer pour la réduction du danger du métier de marin-pêcheur. C'est pourquoi elle vous propose de soutenir la fixation du seuil à 15 mètres pour rendre obligatoire l'équipement des navires de pêche.

4. La question sensible du rôle de l'Etat du pavillon

Votre rapporteur est convaincu, à l'issue des réflexions et des auditions qu'il a menées dans le cadre du présent rapport, du rôle fondamental du contrôle par l'Etat du pavillon dans l'amélioration de la sécurité maritime. Pour cette raison, votre commission vous propose :

- d'affirmer l'importance du contrôle par l'Etat du pavillon ;
- d'aller au-delà en évoquant la perspective, à terme, d'une responsabilité de l'Etat du pavillon du fait des erreurs ou manquements des sociétés de classification qu'il a agréées. Cet élément sera en effet sans doute nécessaire pour garantir une pleine effectivité des contrôles de sécurité.

Lors de sa réunion du mardi 22 mai 2007, la commission des affaires économiques a adopté, sur proposition de son rapporteur, la proposition de résolution dont le texte suit.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR LA COMMISSION

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vus les textes :

- E 3067 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;

- E 3074 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'Etat du port ;

- E 3080 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

- E 3081 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires ;

- E 3086 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE ;

- E 3091 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des Etats du pavillon ;

- E 3092 portant proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident,

Rappelle la nécessité que l'Union européenne affirme une politique ambitieuse de la sécurité maritime ;

Considère que le troisième paquet maritime s'inscrit bien dans cette perspective et doit, à ce titre, être soutenu ;

Estime que les textes proposés constituent un ensemble cohérent et solidaire, qui doit être examiné comme tel ;

Juge que le renforcement de la sécurité maritime est un élément essentiel de l'activité de pêche en mer ;

Demande que le Gouvernement soutienne à ce titre l'obligation d'installation de systèmes d'identification automatique à bord des navires de pêche de plus de 15 mètres ;

Souhaite que le préfet maritime compétent soit seul responsable de la détermination, au vu des circonstances particulières de l'événement, du lieu de refuge d'un navire en détresse ;

Approuve pleinement l'objectif de contrôle de 100 % des navires à risque porté par le texte E 3074 ;

Souligne parallèlement que l'amélioration décisive de la sécurité maritime ne pourra être obtenue qu'en renforçant fortement le contrôle par l'Etat du pavillon ;

Estime qu'il conviendra, à terme, que les Etats assument la responsabilité des erreurs et insuffisances des sociétés de certification qu'ils ont agréées ;

Demande en conséquence au Gouvernement de faire prévaloir dans les négociations au Conseil :

- une conception exigeante du rôle de l'Etat du pavillon ;
- une définition étendue de l'indemnisation du préjudice écologique ;

Appelle le Gouvernement à faire pleinement valoir aux autres Etats membres de l'Union européenne qu'une action concertée et résolue dans le domaine de la sécurité maritime est indispensable au développement du transport maritime, et donc, plus généralement, au développement économique de l'Europe.

ANNEXE -
PERSONNES AUDITIONNÉES

– **M. Michel Aymeric**, directeur des Affaires maritimes et des Gens de mer (Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer) ;

– **Charles-Henri de Barsac**, adjoint au chef de la division des affaires internationales à la direction des Affaires maritimes et des Gens de mer, (Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer) ;

– **M. Henri de Richemont**, sénateur de Charente, président du groupe d'études sénatorial sur la mer ;

– **M. Francis Vallat**, président de l'Institut français de la mer.

TABLEAU COMPARATIF

Proposition de résolution n° 306 (2006-2007) de M. Charles Revet

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vus les textes :

- E 3067 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;

- E 3074 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port ;

- E 3080 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

- E 3081 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires ;

- E 3086 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE ;

- E 3091 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon ;

- E 3092 portant proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident,

Rappelle la nécessité que l'Union européenne affirme une politique ambitieuse de la sécurité maritime ;

Considère que le troisième paquet maritime s'inscrit bien dans cette perspective et doit, à ce titre, être soutenu ;

Proposition de résolution de la commission

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vus les textes :

- E 3067 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;

- E 3074 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port ;

- E 3080 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

- E 3081 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires ;

- E 3086 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE ;

- E 3091 portant proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon ;

- E 3092 portant proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident,

Rappelle la nécessité que l'Union européenne affirme une politique ambitieuse de la sécurité maritime ;

Considère que le troisième paquet maritime s'inscrit bien dans cette perspective et doit, à ce titre, être soutenu ;

**Proposition de résolution n° 306 (2006-2007)
de M. Charles Revet**

—

Estime que le renforcement de la sécurité maritime est un élément très important de l'activité de pêche en mer ;

Approuve pleinement l'objectif de contrôle de 100 % des navires porté par le texte E 3074 ;

Souligne parallèlement l'importance du contrôle par l'État du pavillon ;

Demande en conséquence au Gouvernement de faire prévaloir dans les négociations au Conseil :

- une conception exigeante du rôle de l'État du pavillon ;

- une définition étendue de l'indemnisation du préjudice écologique ;

Appelle le Gouvernement à faire pleinement valoir aux autres États membres de l'Union européenne qu'une action concertée et résolue dans le domaine de la sécurité maritime est indispensable au développement du transport maritime, et donc, plus généralement, au développement économique de l'Europe.

Proposition de résolution de la commission

—

Estime que les textes proposés constituent un ensemble cohérent et solidaire, qui doit être examiné comme tel ;

Juge que le renforcement de la sécurité maritime est un élément essentiel de l'activité de pêche en mer ;

Demande que le Gouvernement soutienne à ce titre l'obligation d'installation de systèmes d'identification automatique à bord des navires de pêche de plus de 15 mètres ;

Souhaite que le préfet maritime compétent soit seul responsable de la détermination, au vu des circonstances particulières de l'événement, du lieu de refuge d'un navire en détresse ;

Approuve pleinement l'objectif de contrôle de 100 % des navires à risque porté par le texte E 3074 ;

Souligne parallèlement que l'amélioration décisive de la sécurité maritime ne pourra être obtenue qu'en renforçant fortement le contrôle par l'Etat du pavillon ;

Estime qu'il conviendra, à terme, que les Etats assument la responsabilité des erreurs et insuffisances des sociétés de certification qu'ils ont agréées ;

Demande en conséquence au Gouvernement de faire prévaloir dans les négociations au Conseil :

- une conception exigeante du rôle de l'Etat du pavillon ;

- une définition étendue de l'indemnisation du préjudice écologique ;

Appelle le Gouvernement à faire pleinement valoir aux autres États membres de l'Union européenne qu'une action concertée et résolue dans le domaine de la sécurité maritime est indispensable au développement du transport maritime, et donc, plus généralement, au développement économique de l'Europe.