

N° 397

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juillet 2007

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche,

Par Mme Gisèle GAUTIER,
Sénatrice.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guïga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Robert Hue, Joseph Kergeris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 3039, 3680 et T.A. 684

Sénat : 266 (2006-2007)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LA CONVENTION DE TORREMOLINOS, UNE RÉPONSE À L'ABSENCE DE RÈGLES INTERNATIONALES SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE	7
A. LES PRINCIPES DE LA CONVENTION	7
B. UNE ENTRÉE EN VIGUEUR COMPROMISE	7
II. LE PROTOCOLE À LA CONVENTION, UNE MODIFICATION DU CHAMP D'APPLICATION	9
A. UNE REPRISE DES PRINCIPES DE LA CONVENTION	9
B. UN ASSOULISSEMENT DU CHAMP D'APPLICATION	9
C. DES CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR MOINS RESTRICTIVES	10
III. LES ENJEUX DE LA RATIFICATION FRANÇAISE	12
A. UN FAIBLE NOMBRE DE NAVIRES CONCERNÉS PAR LE PROTOCOLE	12
B. UNE APPLICATION VIA LE DROIT COMMUNAUTAIRE	12
C. LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT	13
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	17
PROJET DE LOI	19
ANNEXE - ÉTUDE D'IMPACT	21

Mesdames,

Messieurs,

Héritière d'un texte adopté au début du vingtième siècle, après le naufrage du Titanic en 1911, la Convention SOLAS (*Safety of Life At Sea*), relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, constitue l'un des socles du droit international de la mer. Elle a été largement intégrée dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

Cette Convention ne s'applique pas aux navires de pêche, lesquels sont au demeurant exclus de la plupart des prescriptions des conventions internationales. Seule l'administration d'un Etat partie à SOLAS peut décider, sur une base volontaire, d'en appliquer certaines dispositions aux navires de pêche. De facto, seules les règles relatives à la sécurité de la navigation leur sont appliquées.

Or les activités de pêche évoluent vers des formes à la fois plus hauturières et plus industrielles qui justifient d'autant plus l'application de règles de sécurité internationales qu'il s'agit d'activités relativement dangereuses.

La Convention de Torremolinos, première tentative pour fixer des règles minimales pour la sécurité des navires de pêche au sein de l'Organisation maritime internationale, n'a pu entrer en vigueur faute d'avoir rempli la condition du nombre de navires de pêches représentés par les Etats ayant ratifié.

Le Protocole à la Convention de Torremolinos, signé en 1993, constitue une seconde tentative qui, tout en tirant les conséquences d'un premier échec, préserve l'objectif d'établir des normes de sécurité garanties pour les navires de pêche.

L'Assemblée nationale a adopté, le 22 février 2007, le projet de loi autorisant l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche soumis à l'examen du Sénat.

I. LA CONVENTION DE TORREMOLINOS, UNE RÉPONSE À L'ABSENCE DE RÈGLES INTERNATIONALES SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE

La Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977 a constitué la première convention internationale sur la sécurité des navires de pêche.

A. LES PRINCIPES DE LA CONVENTION

Comparable dans sa structure à la convention SOLAS, mais avec des exigences moindres, elle repose sur la même idée selon laquelle un navire bien conçu, bien équipé et doté d'un équipage bien formé est son meilleur engin de sauvetage en cas de sinistre.

Elle contient des prescriptions de sécurité pour la construction et l'équipement des navires de pêche pontés, c'est à dire pourvus d'un pont fermé, long-courriers, neufs, de 24 mètres de longueur ou plus, y compris ceux qui assurent également le traitement de la capture. Les navires existants ne sont visés que pour les prescriptions relatives à l'équipement radio.

L'une des caractéristiques les plus importantes des prescriptions de la convention concerne la stabilité, en cause dans de nombreux accidents en mer.

D'autres chapitres traitaient de divers sujets: construction, étanchéité et équipement; machines et installations électriques, et locaux machines sans surveillance; prévention, détection et extinction des incendies et lutte contre l'incendie; protection de l'équipage; engins de sauvetage; procédures d'urgence, postes et exercices de rassemblement; radiotélégraphie et radiotéléphonie; et équipement de navigation à bord.

B. UNE ENTRÉE EN VIGUEUR COMPROMISE

Il est apparu très vite que la Convention de Torremolinos, considérée comme trop contraignante par les uns et comme insuffisante par les autres, ne pourrait entrer en vigueur.

Au 24 janvier 1990, 19 Etats, dont la France, avaient approuvé, adhéré ou ratifié la Convention de Torremolinos de 1977, nombre ultérieurement ramené à 18 du fait de la réunification des deux Allemagnes.

L'article 10 de la Convention de 1977 fixait comme condition d'entrée en vigueur une ratification par au moins 15 Etats constituant une flotte de pêche d'au moins 50 % en nombre de la flotte mondiale des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Bien que les statistiques en cette matière soient très approximatives, l'OMI estime à 56.800 le nombre total de navires de 24 mètres ou plus.

Cette dernière condition de 50 % en nombre de navires n'a jamais été remplie.

II. LE PROTOCOLE À LA CONVENTION, UNE MODIFICATION DU CHAMP D'APPLICATION

A. UNE REPRISE DES PRINCIPES DE LA CONVENTION

La négociation et l'établissement du Protocole 1993 de Torremolinos se fondent sur une reprise des principes de la Convention par l'élaboration d'un Protocole à la Convention d'origine, identique quant à sa structure et à ses finalités, mais moins contraignant en termes de prescriptions techniques et de conditions de ratifications permettant son entrée en vigueur.

Il s'agit donc d' « absorber » la Convention d'origine.

B. UN ASSOUPLISSEMENT DU CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations techniques du Protocole de 1993 constituent des allègements par rapport à celles de la Convention originelle de 1977. Ces allègements portent essentiellement sur le champ d'application de ces prescriptions.

Le Protocole **intègre en outre des évolutions techniques** intervenues après la négociation de la Convention, comme les dispositions du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM).

Des paragraphes ont également été ajoutés pour permettre le **contrôle des navires au titre de l'Etat du port**. En pratique, une fois qu'auront été réunies les conditions d'entrée en vigueur du Protocole, un navire de pêche étranger (entrant dans le champ d'application du Protocole) venant dans un port sous juridiction française pourra se voir contrôlé par les autorités françaises, puis éventuellement détenu pour déficience, et **ceci que l'Etat dont le navire bat le pavillon ait ou non ratifié le Protocole 1993**.

Cette pratique du contrôle par l'Etat du port est destinée d'une part à éliminer ou réduire le nombre de navires sous normes, et d'autre part à assurer une concurrence plus équitable entre les navires (donc les armateurs) opérant sur une même zone de pêche.

Ces dispositions tendent à se généraliser en matière de droit maritime, en particulier pour ce qui concerne la prévention de la pollution. La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL 73/78, ratifiée par la France, comporte des dispositions strictement identiques dans son article 7. De même, la convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (dite Convention AFS).

Le paragraphe 6 de l'article 4 du Protocole pose le principe que, dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, une autorité ne peut pas retenir ou

retarder indûment un navire au titre du contrôle du respect des stipulations du Protocole.

Au cas où un armateur estimerait avoir subi un préjudice dû à un retard provoqué par un contrôle, il convient que ce dernier soit en mesure de justifier ce dommage ou ce préjudice, ainsi que d'en évaluer le montant, puis de communiquer à l'Etat du port une demande de réparation (essentiellement pécuniaire). L'administration de l'Etat du port instruit ensuite cette demande de réparation selon les procédures qui lui sont propres.

Différences entre la Convention de 1977 et son Protocole de 1993 (les références des chapitres sont celles de l'Annexe) :

Chapitre	Convention SFV	Protocole de 1993
Chapitre IV : Machines, Installations électriques, Automatisation	tous les navires de longueur \geq 24 mètres	aux navires de longueur \geq 45 mètres
Chapitre V : Protection contre l'incendie	longueur \geq 55 mètres (partie A du chapitre V) ou comprise entre 24 et 55 mètres (partie B de ce chapitre)	la longueur du navire est \geq 60 mètres , ou comprise entre 45 et 60 mètres
Chapitre VII : Engins et dispositifs de sauvetage	tous les navires de longueur \geq 24 mètres , Distinctions pour les navires dont la longueur est comprise entre 24 et 45 mètres, entre 45 et 75 mètres ou supérieure à 75 mètres.	navires de longueur \geq 45 mètres , Reprise du seuil de 75 mètres
Chapitre IX : Radiocommunications	à tous les navires concernés (longueur égale ou supérieure à 24 mètres)	navires de longueur égale ou supérieure à 45 mètres

C. DES CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR MOINS RESTRICTIVES

L'article 10 du protocole prévoit qu'il « entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont le nombre total de navires

de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres est au moins égale à 14 000.

Ce chiffre de 14000 navires correspond à environ 25 % du nombre estimé de navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Il représente également environ 50 % du nombre de navires considérés, si l'on excepte la Chine qui possède à elle seule plus de la moitié du nombre de navires de pêche pris en considération.

III. LES ENJEUX DE LA RATIFICATION FRANÇAISE

A. UN FAIBLE NOMBRE DE NAVIRES CONCERNÉS PAR LE PROTOCOLE

En 2003, environ 21 500 pêcheurs français ont embarqué, dont 12 300 à temps plein, 5 800 à temps partiel et 3 400 occasionnellement. L'emploi à la pêche diminue depuis de nombreuses années, la diminution des effectifs se poursuit à un rythme de 0,7% par an.

La flotte de pêche française comptait fin 2003 plus de 5500 navires dont **environ 150 de plus de 24 mètres** (navires de pêche industrielle et semi-industrielle), près de 1 300 de 12 à 24 mètres (navires de pêche artisanale et hauturière), et 4 100 de moins de 12 m (navires de pêche artisanale et côtière).

La grande majorité des navires de pêches français ne sont donc pas concernés par le Protocole.

Les navires de moins de 12 mètres et les navires de 12 à 24 mètres ne sont pas concernés par le Protocole. Ils ne font l'objet d'aucune réglementation communautaire. Ils sont régis par des textes nationaux (Annexes au règlement du 23 novembre 1987). Pour ces navires de pêche de faible dimension, l'OMI travaille à l'élaboration de recommandations qui ne seraient pas contraignantes. Ces navires, qui représentent 95 % de la flotte mondiale, sont les plus vulnérables et les plus dangereux.

B. UNE APPLICATION VIA LE DROIT COMMUNAUTAIRE

L'Union européenne a mis en place un dispositif juridique fondé sur le protocole de Torremolinos de 1993. Ses dispositions, plus restrictives que celles prévues par le protocole, sont déjà en vigueur en France en vertu de textes communautaires et nationaux.

La **directive 97/70 CE du Conseil 11 décembre 1997**, instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, modifiée par la directive 2002/35 CE de la Commission, fixe le cadre d'application du Protocole de Torremolinos par les Etats membres de l'Union européenne. Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1999.

Fondée sur les règles énoncées dans le protocole et adaptées aux conditions locales, la directive reprend à son compte l'ensemble des dispositions du protocole de Torremolinos, les complète et étend ou précise leur champ d'application, avec pour objectif d'uniformiser l'application du protocole par les Etats membres.

Les dispositions du protocole de Torremolinos sont applicables aux navires de pêche battant pavillon d'un Etat membre de l'UE ou en exploitation dans des eaux intérieures ou dans une mer territoriale d'un Etat membre, ou encore débarquant leurs prises dans un port d'un Etat membre, exception faite de certaines dispositions qui sont adaptées ou complétées (annexe I). Ces compléments diffèrent en fonction de la date de construction du navire (avant ou après le 1er janvier 2003, directive 2002/35).

Les prescriptions des chapitres IV, V, VII et IX du protocole applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres s'appliquent aux navires de pêche neufs ou existants, d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et battant un pavillon communautaire (sauf exception à l'annexe II).

Les visites, les certificats de conformité, d'exemption et la fiche d'équipement (annexe V de la directive), ainsi que les périodes de validité des certificats, sont similaires au Protocole de Torremolinos.

Les contrôles permettent de vérifier la conformité des navires avec la directive et le Protocole de Torremolinos. **Les navires ne battant pas un pavillon communautaire, n'exerçant pas d'activité halieutique ou ne débarquant pas de prises dans le port d'un Etat membre, ne seront soumis à un contrôle de conformité avec le Protocole que lorsque celui-ci sera entré en vigueur.**

Les Etats doivent prévoir la mise en place d'un système de sanctions pour les infractions aux dispositions adoptées en application de la directive.

C. LE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT

La directive 97/70 modifiée a été transposée en droit national le 11 novembre 2002 dans le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la sécurité des navires.

Une référence au protocole de Torremolinos devra néanmoins être insérée dans la loi n°83-581 du 5 juillet 1983, modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, et dans le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, afin notamment de donner compétence aux inspecteurs de la sécurité des navires agissant au titre du contrôle par l'Etat du port pour vérifier la bonne application du protocole par les navires étrangers en escale dans les ports français. A ce titre, les inspecteurs de la sécurité des navires pourront inspecter les navires et le cas échéant retenir ceux qui ne sont pas conformes au protocole, en métropole comme outre-mer.

La France entend user de cette faculté pour lutter contre une concurrence inéquitable de navires sous normes dans certaines zones, notamment pour l'activité de pêche à la légine dans la zone des Kerguelen.

CONCLUSION

Les Etats ayant ratifié le Protocole de 1993 sont au nombre de 12 : Allemagne, Bulgarie, Cuba, Danemark, Espagne, Irlande, Islande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède et Saint-Kitts et Nevis. Ils représentent environ 3100 navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Le Protocole est d'ores et déjà ratifié par la quasi-totalité des Etats membres de l'UE possédant une flotte de pêche significative, à l'exception de la France.

Le critère du nombre de pays est donc presque satisfait. En revanche, des incertitudes pèsent sur le devenir du Protocole de Torremolinos, qui pourrait bien connaître un sort comparable à celui de la Convention originelle.

Les prescriptions de ce Protocole sont d'ores et déjà applicables en France à l'exception des possibilités ouvertes en matières de contrôle par l'Etat du port, subordonnées à l'entrée en vigueur du Protocole. Aussi votre Commission vous recommande l'adoption du présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa réunion du 18 juillet 2007.

A la suite de l'exposé du rapporteur, Mme Maryse Bergé-Lavigne a souhaité savoir si le Protocole comportait des dispositions relatives à la sécurité des manœuvres et pouvait s'appliquer aux cas, mis en lumière par l'actualité récente, où des manœuvres de navires militaires peuvent affecter la sécurité des navires de pêche.

Mme Gisèle Gautier, rapporteur, a précisé que le Protocole visait, pour l'essentiel, les normes de construction et d'équipement des navires de pêche.

Suivant l'avis du rapporteur, **la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'approbation simplifiée en séance publique.**

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, fait à Torremolinos le 2 avril 1993, et dont le texte est annexé à la présente loi ⁽¹⁾.

ANNEXE - ÉTUDE D'IMPACT¹

Impact administratif et juridique

Le protocole n'a pas d'impact administratif notable puisqu'il s'insère dans un cadre existant.

L'Union européenne a mis en place un dispositif juridique fondé sur le protocole de Torremolinos de 1993. Ces dispositions, plus restrictives que celles prévues par le protocole, sont déjà en vigueur en vertu de textes communautaires et nationaux.

➤ Le cadre juridique européen

La directive 97/70 CE du Conseil 11 décembre 1997, instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, modifiée par la directive 2002/35 CE de la Commission, fixe le cadre d'application du Protocole de Torremolinos par les Etats membres de l'Union européenne.

Fondée sur les règles énoncées dans le protocole et adaptées aux conditions locales, la directive reprend à son compte l'ensemble des dispositions du protocole de Torremolinos, les complète et/ou étend ou précise leur champ d'application, avec pour objectif d'uniformiser l'application du protocole par les Etats membres. Ainsi,

- Les dispositions du protocole de Torremolinos sont applicables aux navires de pêche battant pavillon d'un Etat membre de l'UE ou en exploitation dans des eaux intérieures ou dans une mer territoriale d'un Etat membre, ou encore débarquant leurs prises dans un port d'un Etat membre, exception faite de certaines dispositions qui sont adaptées ou complétées (annexe I). Ces compléments diffèrent en fonction de la date de construction du navire (avant ou après le 1^{er} janvier 2003, directive 2002/35).
- Les prescriptions des chapitres IV, V, VII et IX du protocole applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 m s'appliquent aux navires de pêche neufs ou existants, d'une longueur égale ou supérieure à 24 m et battant un pavillon communautaire (sauf exception à l'annexe II).
- Des dispositions complémentaires figurent dans l'annexe III (Dispositions d'application régionale ou locale) et dans l'annexe IV (Exigences de sécurité spécifiques) de la directive.

¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

- Les visites, les certificats de conformité, d'exemption et la fiche d'équipement (annexe V de la directive), ainsi que les périodes de validité des certificats, sont similaires au Protocole de Torremolinos.
- Les contrôles permettent de vérifier la conformité des navires avec la directive et le Protocole de Torremolinos. Les navires ne battant pas un pavillon communautaire, n'exerçant pas d'activité halieutique ou ne débarquant pas de prises dans le port d'un Etat membre, ne seront soumis à un contrôle de conformité avec le Protocole que lorsque celui-ci sera entré en vigueur.
- Concernant les exemptions ou les équivalences, la directive renvoie les Etats vers le Protocole. Les Etats doivent alors inscrire dans leur législation nationale les mesures prises.
- Les Etats doivent prévoir la mise en place d'un système de sanctions pour les infractions aux dispositions adoptées en application de la directive.

➤ L'application dans le droit national

La directive 97/70 modifiée a été transposée en droit national le 11 novembre 2002 dans le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la sécurité des navires (insertion de la division 228).

Une référence au protocole de Torremolinos devra néanmoins être insérée dans la loi n°83-581 du 5 juillet 1983, modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, et dans le règlement annexé, division 150, à l'arrêté du 23 novembre 1987. Cela permettra notamment de donner compétence aux inspecteurs de la sécurité des navires agissant au titre du contrôle par l'Etat du port pour vérifier la bonne application du protocole par les navires étrangers en escale dans les ports français. A ce titre, les inspecteurs de la sécurité des navires pourront inspecter les navires et le cas échéant retenir ceux qui ne sont pas conformes au protocole, en métropole comme outre-mer.

Impact social, économique et financier

➤ Contexte

La flotte de pêche française comptait fin 2003 plus de 5500 navires dont environ 150 de plus de 24 mètres (navires de pêche industrielle et semi-industrielle), près de 1 300 de 12 à 24 mètres (navires de pêche artisanale et hauturière), et 4 100 de moins de 12 m (navires de pêche artisanale et côtière).

En 2003, environ 21 500 pêcheurs ont embarqué, dont 12 300 à temps plein, 5 800 à temps partiel et 3 400 occasionnellement. L'emploi à la pêche diminue depuis de

nombreuses années, la diminution des effectifs se poursuit à un rythme de 0,7% par an.

La France comme ses partenaires européens souffre d'un déficit structurel puisque la production nationale ne satisfait pas la demande intérieure. En 2003, les importations se sont élevées à 3,3 milliards d'euros et les exportations à 1,1 milliards d'euros, soit un déficit de 2,2 milliards d'euros.

➤ *Emploi et activité économique*

Comme les Etats de l'Union européenne appliquent déjà de manière stricte des mesures plus exigeantes que celles du protocole de Torremolinos, l'adhésion de la France au protocole n'aura pas d'incidence sur l'emploi ou l'économie.

Son entrée en vigueur renforcera la sécurité des navires de pêche battant pavillon des Etats tiers à l'Union européenne, car souvent leurs législations n'exigent pas un niveau de sécurité au moins équivalent à celui prévu par le protocole.

L'application au niveau mondial du protocole de Torremolinos devrait donc permettre d'atténuer les distorsions économiques issues des différences entre les réglementations relatives à la sécurité des navires de pêche. Elle facilitera notamment la lutte contre la pêche illicite en permettant le contrôle des navires de pêche dans nos ports (outré mer en particulier), ces navires n'étant pas couverts actuellement par les mémorandums d'entente relatifs au contrôle par l'Etat du port.

*
* *

L'harmonisation des prescriptions de sécurité au niveau international permettra de garantir des conditions équitables de concurrence pour les navires de pêche sans compromettre leur sécurité.

La France comme les Etats européens qui appliquent déjà les recommandations du Protocole de Torremolinos ont intérêt à une entrée en vigueur du protocole le plus tôt possible, afin d'assurer une plus grande sécurité des navires de pêche et des marins, et de garantir l'uniformité des règles du jeu concurrentiel au niveau mondial.