



N° 3750

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 février 2007

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE RÉOLUTION DE MM. GUY LENGAGNE ET DIDIER QUENTIN (N° 3595), RAPPORTEURS DE LA DÉLÉGATION POUR L'UNION EUROPÉENNE, *sur le « troisième paquet de sécurité maritime »*,

PAR M. JEAN-MARC LEFRANC,

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— LES PROGRÈS LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DES DEUX PREMIERS PAQUETS MARITIMES DOIVENT ÊTRE CONFIRMÉS	7
A.— LES MESURES PRISES DEPUIS LE NAUFRAGE DE L'ERIKA : UN ACQUIS IMPORTANT À CONSOLIDER	7
1. Un cadre juridique communautaire et international plus adapté.....	7
<i>a) Les améliorations de l'ordonnancement juridique communautaire</i>	7
<i>b) Les évolutions du droit international maritime</i>	8
2. Des lacunes persistantes	9
<i>a) Un soutien ponctuellement trop mesuré des États membres aux efforts de la Commission européenne</i>	9
<i>b) Les lacunes persistantes de l'ordre juridique international</i>	9
II.— LES MESURES ENVISAGÉES PAR CE TROISIÈME PAQUET MARITIME SONT AMBITIEUSES	11
A.— UNE RESPONSABILISATION DES ACTEURS DU TRANSPORT MARITIME.....	11
1. Une proposition de directive sur la responsabilité des États du pavillon	11
2. La modification de la directive sur les sociétés de classification	12
3. La modification de la directive sur le contrôle par l'État du port	13
4. Une proposition de directive sur la responsabilité civile des propriétaires de navires	15
B.— UNE SÉCURISATION ACCRUE DES CONDITIONS DE NAVIGATION.....	16
1. La modification de la directive sur le suivi du trafic.....	16
2. Une proposition de directive sur les enquêtes après accidents.....	18
3. Une proposition de règlement sur l'indemnisation des passagers en cas d'accident maritime.....	19
III.— UNE PRISE DE POSITION ÉQUILIBRÉE PAR LA PROPOSITION DE RÉOLUTION DE LA DÉLÉGATION	20
EXAMEN EN COMMISSION	23
TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	25

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a été saisie d'une proposition de résolution formulée par MM. Guy Lengagne et Didier Quentin au nom de la Délégation pour l'Union européenne, en application de l'article 88-4 de la Constitution prévoyant que les deux assemblées parlementaires peuvent voter des résolutions sur les propositions d'actes communautaires. L'article 151-1 du Règlement de l'Assemblée nationale précise par ailleurs que les propositions d'actes communautaires sont « *instruites par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne qui peut soit transmettre aux commissions ses analyses assorties ou non de conclusions, soit déposer un rapport d'information concluant éventuellement au dépôt d'une proposition de résolution* ».

Cette proposition de résolution concerne sept propositions d'actes communautaires, communément regroupées sous le terme de « *troisième paquet maritime* », dans la continuité des deux premiers paquets « *Erika I* » et « *Erika II* » de 2001 et 2002.

Ce troisième paquet est composé des propositions d'actes suivants :

- une proposition de directive sur la responsabilité des États du pavillon ;
- la modification de la directive sur les sociétés de classification ;
- la modification de la directive sur le contrôle de l'État du port ;
- la modification de la directive sur le suivi du trafic ;
- une proposition de directive sur les enquêtes après accidents ;
- une proposition de règlement sur l'indemnisation des passagers en cas d'accident maritime ;
- une proposition de directive sur la responsabilité civile des propriétaires de navires.

Ainsi que l'exposent les rapporteurs de la Délégation pour l'Union européenne dans leur rapport d'information sur ce troisième paquet maritime ⁽¹⁾, il y a lieu de se féliciter de la présentation par la Commission européenne de ces sept propositions d'actes, démontrant encore une fois l'importance de l'Union européenne dans l'amélioration de la sécurité maritime. En outre, ce nouveau train de mesures fait plus qu'adapter les directives et règlements existants ; il envisage avec beaucoup d'ambition des solutions totalement nouvelles qui permettront, à n'en pas douter, de faire date dans ce domaine.

En revanche, alors que les rapporteurs de la Délégation pour l'Union européenne se félicitaient, voilà quelques semaines, que ce nouveau paquet intervienne dans un contexte favorable, sans être marqué par l'urgence politique de réagir à quelque naufrage, il faut aujourd'hui regretter que, à l'heure où notre commission se penche de nouveau sur la question de la sécurité maritime, un navire soit en train de souiller nos magnifiques côtes bretonnes.

Rappelons en effet que le *MSC Napoli*, abandonné par son équipage en pleine tempête, s'est échoué le 20 janvier au sud-ouest de l'Angleterre. Au dernières nouvelles disponibles, environ 150 kilomètres de littoral du nord de la Bretagne ont été touchés par les boulettes de fioul échappées du navire. De nombreux bénévoles et employés communaux se sont mobilisés pour nettoyer la côte. Ils ont reçu le renfort des hommes de la Sécurité civile. Outre ces boulettes, des milliers de paquets de biscuits mazoutés se sont échoués sur les plages, provenant des conteneurs tombés à la mer alors que le navire dérivait encore au large de la Bretagne. Au cours d'une réunion le 3 février à Morlaix, un représentant de Zodiac, propriétaire du navire, a indiqué que l'armement souhaitait négocier avec les communes touchées le dédommagement des opérations de dépollution. Plusieurs maires, ainsi que la région Bretagne et le syndicat mixte de protection du littoral breton, Vigipol, ont d'ores et déjà porté plainte.

C'est donc à nouveau sous le signe de l'urgence que votre rapporteur se propose, d'examiner les mesures envisagées par le troisième paquet maritime, ainsi que la proposition de résolution de nos collègues MM. Guy Lengagne et Didier Quentin.

(1) Rapport d'information AN n° 3594, « L'Europe, figure de proue de la sécurité maritime ? », Guy Lengagne et Didier Quentin, janvier 2007.

I.— LES PROGRÈS LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DES DEUX PREMIERS PAQUETS MARITIMES DOIVENT ÊTRE CONFIRMÉS

A.— LES MESURES PRISES DEPUIS LE NAUFRAGE DE L'ERIKA : UN ACQUIS IMPORTANT À CONSOLIDER

1. Un cadre juridique communautaire et international plus adapté

a) Les améliorations de l'ordonnancement juridique communautaire

Malgré certaines exceptions regrettables, il est incontestable que la sécurité maritime en Europe connaît une embellie depuis quelques années, dans la mesure où il n'y a pas eu de pollution majeure par hydrocarbures depuis le naufrage du *Prestige* en 2002.

Cette situation tient, à n'en pas douter, à la mise en place d'un arsenal juridique important, qui permet à la fois de prévenir les pollutions, de les réparer et éventuellement a posteriori de sanctionner les personnes responsables.

RAPPEL DES PRINCIPALES DISPOSITIONS DES PAQUETS ERIKA I ET ERIKA II

Paquet Erika I :

- Directive du 19 décembre 2001 modifiant la directive du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).
- Directive du 19 décembre 2001 modifiant la directive du 22 novembre 1994 établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.
- Règlement du 18 février 2002 sur l'élimination des navires à « simple » coque

Paquet Erika II :

- Directive du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime.
- Règlement du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.
- Directive du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires.
- Règlement du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires.
- L'instauration d'un fonds COPE, permettant de suppléer le FIPOL dans sa fonction d'indemnisation des victimes d'une marée noire, a été évoquée dans le cadre du paquet Erika II, mais cette proposition a été retirée par la Commission, suite à une extension des possibilités d'indemnisation du FIPOL.

L'ensemble de ces mesures prises au niveau communautaire s'articulent autour de trois piliers : la prévention, la réparation et la sanction.

Dans le domaine de la *prévention*, la Commission a souhaité doter les États membres de moyens de contrôle efficaces des navires et des sociétés de classification. A cet effet, la directive 2001/106/CE du 19 décembre 2001 sur le contrôle par l'État du port a prévu une inspection renforcée annuelle des navires à risque à leur entrée dans un port de l'Union européenne, cette entrée devant par ailleurs être notifiée au préalable aux autorités compétentes. Cette directive a par ailleurs rendu possible l'interdiction d'accès aux ports européens des navires immobilisés plus de deux fois au cours des années précédentes et qui figurent sur une liste noire de pavillons.

S'agissant du contrôle des sociétés de classification, dont la mission principale consiste dans la certification, c'est-à-dire dans la délivrance au nom des États des titres officiels qui attestent de la conformité des navires, il a été renforcé et harmonisé par la directive 2001/105/CE du 29 décembre 2001.

Enfin, la Commission a proposé dans le paquet *Erika II* la création de l'agence européenne pour la sécurité maritime, qui est chargée de veiller – en application du règlement 1406/2002 du 27 juin 2002 – à la bonne mise en œuvre de la législation en matière de sécurité maritime et de contrôler son application.

Dans le domaine de la *réparation*, la Commission a tenté de remédier aux insuffisances du régime international d'indemnisation des victimes de marées noires, en prévoyant de porter le plafond de 200 millions de dollars à un milliard de dollar et de créer à cette fin le fonds COPE.

S'agissant enfin des *sanctions*, la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 et la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 ont instauré un régime de sanctions en cas de pollution causée par les navires.

b) Les évolutions du droit international maritime

Suite aux naufrages de l'*Erika* et du *Prestige*, la Commission a décidé d'agir pour infléchir la législation internationale dans deux directions complémentaires.

La première consiste dans le retrait des pétroliers à simple coque, ce qui a amené l'Organisation maritime internationale (OMI) à s'aligner sur le calendrier préconisé par la Commission. La seconde est relative au régime international d'indemnisation des victimes de marées noires, à laquelle la conférence diplomatique de l'OMI a procédé le 16 mai 2003 à Londres. Cette conférence a porté à près d'un milliard de dollars le plafond d'indemnisation du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), réforme fortement inspirée par les réflexions préalables de la Commission européenne.

2. Des lacunes persistantes

Ces différentes avancées du droit international et communautaire ont permis d'améliorer substantiellement la sécurité maritime en Europe et, dans une certaine mesure, dans le reste du monde. Il convient néanmoins de rappeler que des fragilités demeurent dans le dispositif actuel, provenant d'une part du soutien trop mesuré de certains États membres aux efforts de la Commission, et d'autre part des lacunes persistantes de l'ordre juridique international.

a) Un soutien ponctuellement trop mesuré des États membres aux efforts de la Commission européenne

Ce soutien des États membres aurait pu être plus explicite, par exemple, lors des initiatives de la Commission pour mettre en place le fonds COPE. Parfois, les États membres ont par ailleurs affaibli les dispositions préconisées par la Commission, par exemple en ne transposant pas ou mal les directives des deux premiers paquets maritimes.

On peut noter par ailleurs que le Conseil a largement vidé de sa substance la proposition initiale de directive concernant les sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution, en soutenant que seule une décision-cadre pouvait définir le contenu de ces sanctions, une telle question relevant du troisième pilier. Ainsi que le rappellent très justement les rapporteurs de la Délégation pour l'Union européenne, ce dossier n'est d'ailleurs pas clos puisque la Commission a intenté un recours contre le décision-cadre 2005/667/ JAI du Conseil du 12 juillet 2005, afin que la Cour de justice tire, dans le domaine de la protection maritime, les conséquences de son arrêt du 13 septembre 2005 annulant la décision-cadre 2003/80/JAI au motif que les dispositions pénales nécessaires à la mise en œuvre du droit communautaire relevaient du premier pilier.

Enfin, les invitations adressées par la Commission aux États membres en vue de ratifier des conventions internationales concernant la sécurité maritime sont restées lettre morte. Ainsi en est-il par exemple de la convention de 1996 dite HNS qui n'est toujours pas ratifiée par certains États membres, ni entrée en vigueur.

b) Les lacunes persistantes de l'ordre juridique international

L'affaire de l'*Erika* a entre autres montré que les contraintes pesant sur l'État du pavillon sont trop limitées, voire qu'il jouit d'une irresponsabilité complète. Alors qu'en principe la Convention sur le droit de la mer prévoit la responsabilité des États dans ce domaine « *conformément au droit international* », en réalité, les implications de ce principe sont très limitées. A titre d'exemple, on retiendra que l'État français n'a pas engagé la responsabilité de l'État maltais à la suite du naufrage de l'*Erika*.

L'État du pavillon peut en effet invoquer l'exception d'immunité pour empêcher toute action judiciaire à son encontre, solution qui a été encore confirmée par un arrêt de la Cour de cassation du 23 novembre 2004 annulant la mise en examen de l'autorité maritime de Malte au motif que « *la coutume internationale s'oppose à la poursuite des États devant les juridictions pénales d'un État étranger* ». Pour ces raisons particulièrement difficiles à admettre, l'État maltais n'a pas pu être poursuivi, aux côtés de la société Total et de la société de classification RINA, dans le procès sur l'affaire Erika.

II.— LES MESURES ENVISAGÉES PAR CE TROISIÈME PAQUET MARITIME SONT AMBITIEUSES

A.— UNE RESPONSABILISATION DES ACTEURS DU TRANSPORT MARITIME

1. Une proposition de directive sur la responsabilité des États du pavillon

L'élargissement de l'Europe à vingt-cinq États membres, en particulier avec l'arrivée de Malte et Chypre, a fait de l'Union européenne une puissance maritime majeure: de 16 % de la flotte mondiale à quinze, l'Union européenne est passée à 25 % (28 % en comptant l'espace économique européen) après l'élargissement. Ce pourcentage est encore plus élevé lorsqu'on considère la part de la flotte mondiale détenue par les exploitants européens quelque soit le pavillon, puisqu'il s'élève à 37 % (et à 43 % pour l'espace économique européen).

Malgré les bonnes performances des pavillons européens, on ne peut ignorer le fait que leur qualité doit encore être améliorée. En se basant sur les statistiques du mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port pour la période 2002-2004, les quinze États membres initiaux avaient un taux moyen de détention ⁽¹⁾ des navires dans les ports du mémorandum de 2,9 %. A vingt-cinq, ce taux passe à 4,6 % et la situation devient encore plus problématique avec les quatre nouveaux États candidats qui font grimper ce taux à 5,4 %.

Il est donc essentiel que des règles strictes soient posées pour assurer une qualité exemplaire des pavillons européens. Cette exigence de qualité de l'État du pavillon est l'une des conclusions principales de la conférence interministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port de Vancouver des 2 et 3 novembre 2004. La responsabilisation des États du pavillon constitue d'ailleurs le principal « chaînon manquant » de la législation communautaire en place. L'objectif de la Commission est par conséquent d'exiger des États membres qu'ils contrôlent effectivement le respect des normes internationales par les navires battant leur pavillon et disposent à cette fin d'une administration maritime opérant selon des critères de qualité.

Il est proposé d'intégrer en droit communautaire, en les rendant obligatoires, les procédures d'audit prévues par le Code de l'OMI sur la conformité des États du pavillon avec les conventions internationales. Les performances des administrations du pavillon seront auditées conformément à la procédure établie par l'OMI. Cette initiative répond en effet à une demande spécifique du Parlement européen dans sa résolution MARE.

(1) Les navires dont les déficiences sont suffisamment graves pour menacer la sécurité, la santé ou l'environnement sont détenus dans le port d'escale jusqu'à rectification des anomalies constatées.

Des mesures incitatives, sous forme d'allègement des contrôles, sont prévues pour les navires dont le pavillon a démontré des résultats de qualité, au travers notamment de l'application du schéma d'audit des États du pavillon de l'OMI.

2. La modification de la directive sur les sociétés de classification

La proposition de directive vise à améliorer la qualité du travail des organismes habilités à effectuer des tâches d'inspection, de visite et de certification de bateaux au nom des États membres, dans une logique d'indépendance, de compétence et de responsabilisation.

Le premier des objectifs est d'instituer un système de contrôle et de certification des systèmes de qualité des organismes agréés totalement indépendant de ceux-ci et doté des ressources nécessaires pour assurer son efficacité. Il s'agit de parvenir à un contrôle en continu, capable de détecter rapidement les faiblesses des règles et méthodes des organismes agréés, et dont les résultats puissent mener à des actions correctrices tant individuelles que collectives, sous la surveillance de la Commission.

Cet objectif implique de disposer d'éléments communs, indispensables comme cadre de référence de ce nouveau système et constituant un standard uniforme de sécurité pour les pavillons communautaires ; il importe donc que les organismes agréés coopèrent pour développer des règlements techniques, des procédures et des interprétations communs (sous l'autorité des États du pavillon) des conventions internationales. Cette coopération, que les principaux organismes agréés pratiquent depuis longtemps au sein de l'association IACS ⁽¹⁾ sur une base volontaire, doivent être étendues à l'ensemble des organismes agréés et devenir obligatoires pour continuer à bénéficier de l'agrément communautaire.

Ce nouveau système indépendant de contrôle de la qualité est complémentaire du contrôle qu'exerce la Commission elle-même, mais de nature différente : la Commission contrôle en effet le respect par les organismes agréés des critères d'agrément et des obligations que fixe la directive, et dispose du pouvoir de sanction.

Deuxièmement, il importe de remédier aux faiblesses que présente le système actuel de contrôle et de sanction par la Commission des organismes agréés au niveau européen. En effet, ce système a été mis en place pour sanctionner les organismes qui ne respecteraient pas les dispositions de la directive, ou dont la mauvaise performance constituerait une menace pour la sécurité et l'environnement. Or, force est de constater que ce système présente certaines rigidités dans la mesure où il n'offre pas d'autres possibilités, lorsqu'un manquement est constaté, que d'avoir recours à des mesures radicales comme la suspension et surtout le retrait d'agrément. Il est donc nécessaire de procéder à la

(1) *International Association of Classification Societies.*

refonte du système en le simplifiant et en y introduisant des mécanismes de sanction plus graduels et plus flexibles – sans pour autant écarter le retrait de l’agrément dans les cas les plus graves.

Dans cette optique, les sanctions financières se révèlent un instrument puissant et sans doute le plus approprié pour faire face à des situations d’infraction diverses, y compris moyennant l’imposition d’astreintes. Cela doit enfin s’accompagner par un renfort des pouvoirs d’inspection de la Commission, afin d’écarter toute ambiguïté quant à la capacité de ses inspecteurs d’évaluer les organismes agréés moyennant l’accès aux dossiers et aux navires indépendamment du pavillon.

Se pose enfin la question de l’agrément limité. L’agrément dit ordinaire d’une société de classification est valable pour une période illimitée dans l’ensemble du territoire communautaire ; cependant, pour les petites sociétés remplissant les critères qualitatifs mais d’une taille inférieure à celle exigée pour l’agrément ordinaire, la directive prévoit la possibilité d’un agrément limité à trois ans, valable uniquement pour le pays qui en a fait la demande et susceptible d’être renouvelé ultérieurement. Ce système s’avère trop rudimentaire, car il ne garantit pas un accès au marché qui en même temps tienne compte des capacités réelles des organismes concernées – et doit être réformé en conséquence.

3. La modification de la directive sur le contrôle par l’État du port

Depuis 1995, date d’adoption de la directive 95/21/CE, le régime du contrôle par l’État du port a connu des changements successifs à la fois en termes de renforcement des contrôles et d’extension des domaines couverts par les inspections.

En outre, le champ d’application géographique du contrôle par l’État du port s’est fortement étendu avec l’élargissement de l’Union européenne et rend nécessaire une clarification des compétences de l’Union européenne au travers de la directive 95/21/CE, du mémorandum de Paris – qui inclut des États tiers mais auquel certains États membres ne sont pas parties – et des memoranda voisins de la Méditerranée et de la Mer Noire dont font partie plusieurs nouveaux et futurs États membres de l’Union européenne. Ce nouveau contexte rend plus que jamais nécessaire d’assurer l’application pleine et entière de la directive à tous les États membres de l’Union européenne et d’autre part de renforcer la coopération régionale entre l’Union européenne et ses voisins.

Le premier objectif de la Commission est donc, conformément aux objectifs de la politique de l’Union européenne visant à légiférer avec plus de clarté, de procéder à une consolidation de la directive 95/21/CE dans un texte unique et, ce faisant, d’apporter plus de lisibilité et plus de cohérence à ce texte fondateur du régime communautaire du contrôle par l’État du port.

Le deuxième objectif poursuivi par la Commission est de répondre aux attentes exprimées par le Parlement européen et par le Conseil suite à l'accident du *Prestige* en faveur d'un renforcement du contrôle par l'État du port, notamment vis-à-vis des navires présentant le plus grand risque.

L'orientation générale des mesures introduites dans la directive consiste à rendre plus dissuasif le régime communautaire de contrôle par l'État du port, tout particulièrement vis-à-vis des navires sous-normes, tout en soulageant les exploitants des navires de qualité de possibles contrôles excessifs susceptibles d'handicaper leur compétitivité. Le rôle des pilotes dans la détection de possibles déficiences à bord des navires sera étendu pour couvrir le pilotage des navires en transit devant les côtes des États membres. En outre, l'arme du bannissement sera renforcée et étendue à tous les types de navires. Par ailleurs, des mesures seront introduites en vue de renforcer la qualité des administrations du contrôle par l'État du port, objectif vital compte tenu de l'élargissement progressif de l'Union européenne, et de se doter des outils qui faciliteront le suivi et le contrôle de la mise en œuvre de la directive par la Commission, par l'intermédiaire de l'Agence européenne de sécurité maritime.

La proposition de la Commission vise également à répondre à des soucis spécifiques exprimés par le Parlement européen suite à la résolution MARE. Ainsi, face à l'inquiétude exprimée par le Parlement européen devant la prolifération des certificats de compétence frauduleux ou contrefaits, la Commission propose de renforcer les contrôles et les sanctions applicables. De même, la Commission répond à la demande du Parlement d'accroître la transparence du secteur maritime, notamment vis-à-vis de l'identité de ses opérateurs en prévoyant la publication par la Commission d'une liste noire des compagnies exploitant les navires les plus souvent immobilisés ou bannis des ports communautaires.

Enfin, la Commission considère que cette proposition devrait être suivie d'une réforme en profondeur de la directive sur le contrôle par l'État du port. Cette réforme s'inscrit dans les objectifs de la stratégie de Lisbonne révisée, recentrée sur la croissance et l'emploi, développée par l'Union européenne. La réglementation sur le contrôle par l'État du port vise en premier lieu à assurer la sécurité des personnes et des biens et la protection de l'environnement. La poursuite de cet objectif ne doit pas s'accompagner de charges administratives disproportionnées, mais au contraire d'une réduction des coûts globaux, grâce à une meilleure utilisation des ressources et à la diminution des inspections injustifiées.

La Commission considère qu'un régime d'inspection efficace devrait permettre à la fois d'inspecter 100 % des navires qui font escale dans les ports de l'Union européenne et d'effectuer des inspections plus approfondies et plus fréquentes sur les navires présentant les risques les plus élevés, tout en allégeant le fardeau des inspections sur les navires de qualité.

Sur la base de ces objectifs, la Commission a ainsi demandé aux experts du mémorandum de Paris de définir les éléments d'un nouveau régime d'inspection. Ce travail n'est pas encore achevé, mais la Commission entend faciliter son intégration rapide dans la directive.

4. Une proposition de directive sur la responsabilité civile des propriétaires de navires

La Commission considère qu'il est nécessaire d'examiner dans quelle mesure le privilège de la responsabilité limitée dont bénéficient les opérateurs est justifié.

Les régimes de responsabilité dans le secteur maritime, qu'ils soient de portée générale⁽¹⁾ ou sectorielle⁽²⁾, consacrent en effet tous ce même principe. La Commission considère quant à elle que ce privilège pour l'industrie maritime peut conduire à la déresponsabilisation des opérateurs et que la justification d'un tel privilège doit être reconsidérée.

Une révision de ces systèmes paraît donc indispensable, dans les directions suivantes :

– le système international applicable dans le cadre du FIPOL sur la pollution par les hydrocarbures pourrait être préservé, au prix d'un certain nombre d'améliorations telles que le déplafonnement de la responsabilité civile. Des discussions ont eu lieu pendant cinq années entre les États contractants au système du FIPOL en vue d'évaluer la nécessité de moderniser ces conventions. La Commission européenne regrette que ces discussions n'aient pas abouti à ce stade à un accord entre tous ces États. Elle continuera à militer pour une adaptation du système du FIPOL en vue de responsabiliser davantage les opérateurs tout en préservant les intérêts des victimes. A défaut de révision, elle proposera rapidement la mise en place d'un nouvel instrument communautaire en ce sens, comme elle l'avait fait après l'accident de l'*Erika*, dans un contexte différent, avec sa proposition sur le fonds COPE⁽³⁾ ;

– la convention HNS (*Hazardous and Noxious Substances*) sur la pollution par les substances chimiques et la convention relative aux hydrocarbures de soute amélioreront la prise en compte des dommages liés à ces deux types de pollution, mais leur entrée en vigueur, au plus tôt en 2008, comme leur territoire d'application restent incertains au vu de la lenteur des ratifications nationales ;

(1) Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes LLMC.

(2) Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures; convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS); convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute »).

(3) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires (COPE) – élément du paquet ERIKA II précité.

– pour tous les autres types de pollution et de dommages aux tiers, il existe un régime de portée horizontale mis en place par la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996. La Commission propose d'incorporer les dispositions du protocole de 1996 dans une directive communautaire. En outre, la proposition de directive prévoit que les navires sous pavillon d'un État non partie au protocole de 1996 peuvent être soumis à un régime de responsabilité plus strict. Cela est conforme aux règles du protocole et permettra de promouvoir l'adhésion du plus grand nombre de pays à cet instrument. Finalement, la Commission cherche à obtenir un mandat pour lancer un processus de révision de cette convention à l'OMI, suite à des consultations des partenaires concernés, sur la base d'une analyse économique du secteur et en prenant en compte les évolutions ultérieures dans le domaine du transport international.

Parallèlement à ces initiatives, la Commission entend promouvoir la mise en place d'un dispositif très strict en matière d'assurance. La proposition de directive traite donc également des garanties financières, destinées à couvrir à la fois la responsabilité civile en cas de dommages aux tiers et la responsabilité en cas d'abandon des gens de mer. A cet égard, la proposition de la Commission répond à la demande expresse du Parlement européen, dans le cadre de la résolution MARE, visant à étudier la possibilité d'imposer une assurance aux navires circulant dans les eaux européennes.

B.— UNE SÉCURISATION ACCRUE DES CONDITIONS DE NAVIGATION

1. La modification de la directive sur le suivi du trafic

La nécessité de clarifier et de renforcer les dispositions de la directive 2002/59/CE relatives aux lieux de refuge est l'une des leçons principales à tirer de l'accident du *Prestige*.

Dans la résolution MARE adoptée le 27 avril 2004, le Parlement insiste sur l'importance de cette question et demande « *que chaque État membre côtier mette en place une structure claire de décision en cas d'urgence maritime et une autorité indépendante disposant des compétences et de l'expertise nécessaires pour prendre les décisions qui s'imposent à tous les acteurs concernés, en particulier la sélection d'un lieu ou d'un port de refuge* ».

Le Parlement a également réitéré son souhait de voir la Commission présenter dans les meilleurs délais des propositions visant à assurer une compensation financière pour les lieux de refuge.

La mise en place d'un cadre juridique clair et précis sur les lieux de refuge est donc l'objectif essentiel de la proposition de modification de la directive 2002/59/CE. Il permettra de garantir que les autorités responsables de la désignation d'un lieu de refuge seront clairement identifiées et disposeront des éléments nécessaires à une prise de décision, y compris un inventaire précis des

lieux de refuge potentiels sur le littoral. Les dispositions existantes en matière de transparence et de communication d'informations sur les plans et lieux de refuge seront également améliorées.

Par ailleurs, la Commission propose de franchir un pas supplémentaire vers la création d'un vaste système de gestion et d'information sur le trafic maritime à l'échelle communautaire, basé sur les technologies de communication les plus modernes et les plus performantes, dont la directive 2002/59/CE posait les premiers éléments.

Cette action vise en premier lieu à donner à l'Union européenne les moyens d'une véritable politique de sauvegarde maritime, élément de base d'une possible future « garde-côte » européenne. Un tel objectif nécessite l'identification et la collecte d'informations la plus précoce possible sur les navires naviguant dans les eaux communautaires, en particulier sur les navires présentant des risques.

La Commission a déjà commencé à développer l'outil qui permettra cette capacité de vision globale du transport et de la navigation maritimes : il s'agit du projet *SafeSeaNet*, véritable plate-forme d'échange de données entre les administrations maritimes des États membres, conçue pour l'application de la législation communautaire sur la sécurité maritime.

La Commission entend donc, au travers de la modification proposée, répondre à la requête du Parlement européen de « *poursuivre le développement de la plate-forme d'échange de données européennes SafeSeaNet, afin d'y ajouter de nouvelles fonctions et d'y intégrer de nouvelles évolutions technologiques* » et rappelle aux États membres que le Parlement leur a demandé « *d'exploiter à fond ce système afin de surveiller plus étroitement le trafic et de mieux identifier les navires susceptibles de représenter un risque pour la sûreté, la sécurité ou l'environnement* ».

Par ailleurs, la Commission est consciente de la nécessité d'améliorer la sécurité des pêcheurs en mer, la pêche demeurant un des secteurs d'activité les plus dangereux. A cette fin, il est proposé que les navires de pêche soient dotés de systèmes d'identification automatique (AIS), afin de réduire les risques de collisions en mer, tout en examinant les synergies possibles avec les systèmes de suivi et de contrôle des flottes de pêche.

Enfin, la proposition comporte des dispositions spécifiques permettant aux États côtiers de prendre des mesures appropriées afin de limiter les dangers que peuvent représenter pour la navigation la formation de glace dans certaines zones maritimes du nord de l'Union européenne. L'importance de cette question au regard des risques accrus liés à l'augmentation des volumes de pétrole transportés en mer Baltique a été remarquée par le Parlement européen dans sa résolution MARE. Elle démontre la nécessité d'approfondir la coopération entre l'Union européenne et la Russie dans le cadre d'un partenariat énergétique. Le dialogue qui s'est noué a contribué à faciliter la prise en compte des positions de l'Union européenne dans le cadre de l'OMI.

2. Une proposition de directive sur les enquêtes après accidents

La réglementation internationale sur les enquêtes dans le transport maritime souffre d'un défaut d'harmonisation et d'un caractère peu contraignant, ce qui est particulièrement étonnant compte tenu de l'efficacité du dispositif applicable dans le domaine du transport aérien.

La difficulté à tirer valablement les leçons d'accidents majeurs est un obstacle important à la compréhension des causes de tels accidents, et, par voie de conséquence, à la capacité à faire progresser la sécurité maritime. C'est en effet sur la base de l'analyse des circonstances et des causes des accidents ou incidents, que des recommandations de sécurité pourront être adressées aux constructeurs, aux administrations maritimes, aux exploitants, aux marins et, en général à toutes les parties concernées par la sécurité maritime.

Ainsi que l'a souligné la résolution du Parlement européen après l'accident du *Prestige*: « *Si l'on veut éviter de nouveaux accidents et incidents, il convient que, dans l'Union, on élabore des lignes directrices claires concernant l'exécution d'enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents survenus en mer* ». Le Parlement a également mis l'accent sur la nécessité d'intégrer dans la proposition de directive un système garantissant un échange optimal de résultats d'enquête entre les États membres, la Commission et l'Agence européenne de sécurité maritime.

La Commission propose donc la mise en place d'un cadre commun dans l'Union européenne afin de garantir l'efficacité, l'objectivité et la transparence des enquêtes maritimes après accidents. Le cadre juridique ainsi défini concerne les enquêtes de nature technique qui doivent être distinguées des procédures judiciaires destinées à établir des responsabilités ou des fautes.

La proposition de directive met en place des principes communs pour la conduite d'enquêtes maritimes, dans le respect des recommandations de l'OMI, et un système de mise en commun des résultats de ces enquêtes. Les enquêtes devront être conduites par des enquêteurs compétents et bien formés, travaillant au sein d'une structure administrative stable leur permettant d'effectuer leurs tâches

dans les conditions de rapidité – voire d’urgence – nécessaire et garantissant leur impartialité.

Enfin, cette directive prévoit le renforcement de la coopération entre les administrations nationales grâce à l’expertise de l’Agence européenne pour la sécurité maritime. Elle prévoit en particulier que les accidents impliquant deux États membres ou plus seront conduits de manière conjointe.

3. Une proposition de règlement sur l’indemnisation des passagers en cas d’accident maritime

La question de la sécurité des navires à passagers a fait l’objet d’un certain nombre d’initiatives au niveau de l’OMI qui ont d’ailleurs pour la plupart d’ores et déjà été relayées au plan communautaire. La Commission examine par ailleurs comment garantir les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu’elles utilisent le transport maritime, suivant les orientations affichées dans sa communication du 16 février 2005 relative au renforcement des droits des passagers au sein de l’Union européenne. Le renforcement de la protection des passagers passe également par la mise sur pied d’un régime de responsabilité des transporteurs, qui puisse être comparé avec les régimes applicables dans les autres domaines de transport, aérien et ferroviaire essentiellement.

La convention d’Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adoptée dans le cadre de l’OMI, répond de ce point de vue aux préoccupations des États membres ainsi qu’aux attentes du Parlement européen et de la Commission. Il est désormais primordial de donner plein effet à cette convention. C’est pourquoi les États membres et la Communauté se préparent à y adhérer. C’est aussi pourquoi la Commission propose dans ce paquet législatif d’incorporer dans le droit communautaire le dispositif de la Convention d’Athènes de 2002.

En adoptant cette proposition, le Parlement européen et le Conseil garantiront aux passagers comme aux transporteurs des droits et des obligations à la fois effectifs et uniformes dans toute l’Europe. C’est le système juridique communautaire, dans ce qui le distingue des instruments de droit international public telles que les conventions, qui assurera la pleine effectivité de ces dispositions. Il s’appliquera aux transports intra-communautaires, mais également aux trajets domestiques, que ce soit par voie maritime ou de navigation intérieure.

III.— UNE PRISE DE POSITION ÉQUILBRÉE PAR LA PROPOSITION DE RÉOLUTION DE LA DÉLÉGATION

Le *premier point* de cette proposition de résolution prévoit que les propositions de directive et de règlement visés ci-dessus doivent faire l'objet d'une discussion et d'une adoption conjointes, afin de conserver la vision cohérente de la sécurité maritime sur laquelle elles reposent et de faciliter la poursuite de l'objectif d'un espace maritime communautaire. Les rapporteurs de la Délégation se sont en effet montrés très critiques du fait que le Conseil ait décidé de ne pas examiner l'ensemble des propositions d'actes en même temps, suivant la logique du « *paquet* ». Votre rapporteur souscrit pleinement à cette objection de forme, à laquelle la Délégation pour l'Union européenne sait être attentive lorsque cela peut avoir des conséquences sur la portée des mesures qui seront effectivement adoptées.

Le *second point* propose que le Conseil procède, sans délai à l'examen de la proposition de directive relative au respect des obligations des États du pavillon. C'est en effet la proposition la plus importante, mais aussi celle qui fait l'objet de la plus grande opposition de la part de certains États membres.

Le *troisième point* dispose qu'il est nécessaire de prévoir un renforcement des contrôles.

a) S'agissant du contrôle par l'État du port :

– le proposition de résolution approuve l'objectif d'un contrôle de 100 % des navires ;

– considère qu'un tel objectif ne pourra être poursuivi efficacement que si les États membres y consacrent les moyens en personnel suffisants ;

– estime que l'amélioration de la qualité des contrôles – en particulier celui des structures des navires – passe par une coopération loyale et accrue entre les inspecteurs, les capitaines de navires et les organismes agréés ;

– souligne la nécessité de parvenir à une harmonisation des règles de contrôle par l'État du port adoptées par l'Union européenne et celles qui seront retenues par le Comité du Memorandum d'Entente de Paris lors de sa réunion du mois de mai 2007 ;

b) En ce qui concerne l'encadrement des activités des organismes agréés, la proposition de résolution juge indispensable que les fonctions de certification et de classification soient confiées à des inspecteurs différents du même organisme agréé ou à deux organismes différents ;

c) Pour ce qui est du dispositif relatif aux procédures de refuge, la proposition de résolution :

– approuve les grandes lignes du compromis auquel est parvenu le Conseil des ministres des transports des 8 et 9 juin 2006 ;

– insiste pour que dans la suite de la procédure de codécision la mise en œuvre de la procédure de refuge soit confiée à l'autorité compétente désignée par les autorités nationales et non pas à une autorité indépendante. La désignation d'une autorité indépendante risque en effet d'allonger les délais de désignation de ces lieux de refuge ;

– demande le maintien des dispositions relatives aux garanties financières exigées des opérateurs ;

– souhaite que, dans la liste des éléments que doivent comporter les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, soit insérée une disposition destinée à prévoir l'indemnisation des frais et dommages imputables à ces mêmes navires accueillis dans un lieu de refuge.

Le *quatrième point* propose l'instauration d'un régime de réparation des dommages efficace et équitable :

a) la proposition de résolution juge en premier lieu nécessaire de prévoir des mécanismes transparents et complets d'enquêtes sur les accidents et, à cet effet :

– de s'inspirer des dispositions régissant les enquêtes conjointes dans le transport aérien ;

– d'inclure notamment l'analyse des conséquences écologiques dans les conclusions du rapport d'enquête ;

b) la proposition de résolution dispose qu'il est opportun de revoir le cadre applicable à la responsabilité des entreprises de transport maritime et fluvial de passagers, en ce qui concerne :

– la pertinence de l'extension du champ d'application de la convention d'Athènes au transport fluvial ;

– l'extension du champ d'application de la Convention d'Athènes aux petites lignes de cabotage national : il serait souhaitable que le dispositif envisagé par la Commission sur ce point soit précédé d'une étude d'impact et que celle-ci soit soumise au Conseil ;

– la définition des modalités selon lesquelles le transporteur est assujéti à l'obligation de souscrire une assurance.

c) la proposition de résolution dispose par ailleurs qu'il est indispensable de moderniser le régime de responsabilité des opérateurs et d'introduire des dispositions complémentaires dans la proposition de directive relative à la

responsabilité civile et aux garanties financières de propriétaires de navires, en vue de :

– limiter le champ d'application de la proposition de directive aux préjudices subis par les personnes et par les biens qui ne sont pas directement parties prenantes au transport maritime ;

– demander aux États membres de ratifier la Convention HNS relative aux substances chimiques et dangereuses et de procéder à son intégration en droit communautaire ;

– préciser que, pour l'établissement de la notion de faute inexcusable, qui retire le bénéfice de la limitation de responsabilité, la conscience qu'a la personne de causer probablement un dommage peut être déduite du fait que – de façon téméraire – elle a agi, ou omis d'agir ;

– exclure les personnes responsables de dommages causés par un navire ne battant pas pavillon d'un État partie à la Convention LLMC sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes du bénéfice de la limitation de responsabilité ;

– promouvoir une réforme du régime de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures :

- il serait souhaitable que, conformément à une proposition de la Commission, l'Organisation maritime internationale consacre le principe de la responsabilité illimitée du propriétaire de navire et que celle-ci soit accompagnée d'une responsabilité élargie à d'autres acteurs du transport maritime, les chargeurs, notamment ;
- en cas d'échec des négociations au plan international, il conviendrait que la Commission présente une proposition ;

– consacrer le dommage écologique.

Le *cinquième point* souhaite que les États membres recourent au mécanisme de la coopération renforcée visé aux articles 43 à 45 du Traité sur l'Union européenne, afin de mettre en place des actions de formation de gens de mer ressortissants d'États tiers.

*

* *

Votre rapporteur estime que la proposition de résolution soumise à l'examen de notre commission est très équilibrée, dans sa forme comme dans son esprit. Il propose donc à la commission de l'adopter sans modification.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 21 février 2007, la Commission a examiné, sur le rapport de M. Jean-Marc Lefranc, la proposition de résolution de MM. Guy Lengagne et Didier Quentin (n° 3595) sur le troisième paquet de sécurité maritime.

Après l'exposé du rapporteur, **M. Serge Poignant**, au nom du groupe UMP, a déclaré que cette proposition de résolution attestait du rôle fondamental que joue l'Europe en matière de sécurité maritime. Après les paquets précédents, les axes de réforme contenus dans ce troisième paquet sont nombreux et font de l'Europe une figure de proue sur ce sujet et, au-delà, sur celui de la protection de l'environnement marin.

La France a pris toute sa part dans ce travail et se doit de rester exigeante en matière de sécurité maritime. Les rapporteurs de la Délégation de l'Assemblée nationale à l'Union européenne ont pris une excellente initiative en déposant cette proposition de résolution pour soutenir la volonté de la commission des transports du Parlement européen, non partagée par le Conseil, d'adoption rapide et dans sa globalité de ce troisième paquet. C'est une solution évidemment bien préférable à celle qui consisterait à légiférer sous l'empire d'une pollution majeure.

Cette proposition a d'autant plus de pertinence et de résonance qu'elle se place dans le contexte de l'ouverture, la semaine dernière, du procès de l'*Erika* ; l'ensemble de nos concitoyens ne peut qu'y être très sensible.

L'ambition est de doter l'Europe d'une véritable politique commune de sécurité maritime qui lui permette à la fois de se prémunir contre les dommages causés par les navires ne respectant pas les normes européennes et de poursuivre l'objectif de création d'un espace maritime communautaire. Dans cet esprit, le troisième paquet comporte, en particulier, deux propositions phares que le groupe UMP soutient sans réserve, relatives au respect des obligations de l'État pavillon et à la responsabilité civile des propriétaires de navires. Il faut maintenant souhaiter qu'au-delà de l'aboutissement de ce paquet, la Commission puisse faire évoluer les positions de l'OMI vers le principe de la responsabilité illimitée des propriétaires de navires.

Le rapporteur a indiqué qu'il mesurait les progrès faits dans le domaine de la sécurité maritime depuis 2003, époque à laquelle il avait déjà été amené à traiter cette question en tant que rapporteur. Il est effectivement important de traiter cette question dans le cadre d'un projet global et on doit se féliciter de l'importance accordée par le Parlement européen à la mise en place d'une responsabilité illimitée. Ce genre de mesures serait propre à rassurer tous les habitants exposés à des risques maritimes, notamment les riverains de la Manche qui s'inquiètent de voir circuler dans le rail maritime de la Manche des navires monumentaux chargés de produits dangereux.

La Commission a ensuite *adopté* l'article unique de la proposition de résolution *sans modification*.

*

* *

En conséquence, la Commission demande à l'Assemblée nationale d'adopter la proposition de résolution dont le texte suit.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROPOSITION DE RÉOLUTION

sur le « troisième paquet de sécurité maritime »,

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la 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 (COM [2005] 589 final/n° E 3067),

Vu la proposition de directive .../... du Parlement européen et du Conseil du ... relative au contrôle par l'Etat du port (COM [2005] 588 final/n° E 3074),

Vu la proposition de directive .../.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... 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 (COM [2005] 587 final/n° E 3080),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires (COM [2005] 593 final/n° E 3081),

Vu la 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 (COM [2005] 590 final/n° E 3086),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des Etats du pavillon (SEC [2005] 1497 final) (COM [2005] 586 final/n° E 3091),

Vu la 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 (SEC [2005] 1516 final) (COM [2005] 592 final/n° E 3092),

1. Juge indispensable que les propositions de directive et de règlement susvisées fassent l'objet d'une discussion et d'une adoption conjointes, afin de conserver la vision cohérente de la sécurité maritime sur laquelle elles reposent et de faciliter la poursuite de l'objectif d'un espace maritime communautaire ;

2. Souhaite que le Conseil procède, sans délai, à l'examen de la proposition de directive relative au respect des obligations des Etats du pavillon ;

3. Estime nécessaire de prévoir un renforcement des contrôles :

a) S'agissant du contrôle par l'Etat du port :

- approuve l'objectif d'un contrôle de 100 % des navires ;

- considère qu'un tel objectif ne pourra être poursuivi efficacement que si les Etats membres y consacrent les moyens en personnels suffisants ;

- estime que l'amélioration de la qualité des contrôles - en particulier celui des structures des navires - passe par une coopération loyale et accrue entre les inspecteurs, les capitaines de navires et les organismes agréés ;

- souligne la nécessité de parvenir à une harmonisation des règles de contrôle par l'Etat du port adoptées par l'Union européenne et celles qui seront retenues par le Comité du Mémorandum d'Entente de Paris lors de la réunion de ce dernier au mois de mai 2007 ;

b) En ce qui concerne l'encadrement des activités des organismes agréés :

- juge indispensable que les fonctions de certification et de classification soient confiées à des inspecteurs différents du même organisme agréé ou à deux organismes différents ;

c) Pour ce qui est du dispositif relatif aux procédures de refuge :

- approuve les grandes lignes du compromis auquel est parvenu le Conseil des ministres des transports des 8-9 juin 2006 ;

- insiste, pour que dans la suite de la procédure de codécision, la mise en œuvre de la procédure de refuge soit confiée à l'autorité compétente désignée par les autorités nationales et non pas à une autorité indépendante ;

- demande le maintien des dispositions relatives aux garanties financières exigées des opérateurs ;

- souhaite que, dans la liste des éléments que doivent comporter les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, soit insérée une disposition destinée à prévoir l'indemnisation des frais et dommages imputables à ces mêmes navires accueillis dans un lieu de refuge.

4. Souhaite l'instauration d'un régime de réparation des dommages efficace et équitable :

a) Estime nécessaire de prévoir des mécanismes transparents et complets d'enquêtes sur les accidents et, à cet effet :

- de s'inspirer des dispositions régissant les enquêtes conjointes dans le transport aérien ;

- d'inclure notamment l'analyse des conséquences écologiques dans les conclusions du rapport d'enquête ;

b) Juge opportun de revoir le cadre applicable à la responsabilité des entreprises de transport maritime et fluvial de passagers, en ce qui concerne :

- la pertinence de l'extension du champ d'application de la convention d'Athènes au transport fluvial ;

- l'extension du champ d'application de la Convention d'Athènes aux petites lignes de cabotage national : il serait souhaitable que le dispositif envisagé par la Commission sur ce point soit précédé d'une étude d'impact et que celle-ci soit soumise au Conseil ;

- la définition des modalités selon lesquelles le transporteur est assujéti à l'obligation de souscrire une assurance ;

c) Juge indispensable de moderniser le régime de responsabilité des opérateurs, et d'introduire des dispositions complémentaires dans la proposition de directive relative à la responsabilité civile et aux garanties financières de propriétaires de navires, en vue de :

- limiter le champ d'application de la proposition de directive aux préjudices subis par les personnes et par les biens qui ne sont pas directement parties prenantes au transport maritime ;

- demander aux Etats membres de ratifier la Convention HNS relative aux substances chimiques et dangereuses et de procéder à son intégration en droit communautaire ;

- préciser que, pour l'établissement de la notion de faute inexcusable, qui retire le bénéfice de la limitation de responsabilité, la conscience qu'a la personne de causer probablement un dommage peut être déduite du fait que - de façon téméraire - elle a agi, ou omis d'agir ;

- exclure les personnes responsables de dommages causés par un navire ne battant pas pavillon d'un Etat partie à la Convention LLMC sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes du bénéfice de la limitation de responsabilité ;

- promouvoir une réforme du régime de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures ;

- il serait souhaitable que, conformément à une proposition de la Commission, l'Organisation maritime internationale consacre le principe de la responsabilité illimitée du propriétaire de navire et que celle-ci soit accompagnée d'une responsabilité élargie à d'autres acteurs du transport maritime, les chargeurs, notamment ;

- en cas d'échec des négociations au plan international, il conviendrait que la Commission présente une proposition ;

- consacrer le dommage écologique ;

5. Souhaite que les Etats membres recourent au mécanisme de la coopération renforcée visé aux articles 43 à 45 du Traité sur l'Union européenne, afin de mettre en place des actions de formation de gens de mer ressortissants d'Etats tiers.