



N° 2425

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 mai 2000

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA DÉLÉGATION DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
POUR L'UNION EUROPÉENNE (1),

sur des textes soumis à l'Assemblée nationale
en application de l'article 88-4 de la Constitution
du 18 avril au 16 mai 2000
(n^{os} E 1438, E 1440, E 1442 à E 1446 et E 1448),
et sur les textes n^{os} E 1404, E 1433, E 1434 et E 1456

ET PRÉSENTÉ

PAR M. ALAIN BARRAU,

Député.

(1) La composition de cette Délégation figure au verso de la présente page.

La Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne est composée de : M. Alain Barrau, président ; Mme Nicole Catala, MM. Gérard Fuchs, Maurice Ligot, Jean-Claude Lefort, vice-présidents ; MM. Jean-Louis Bianco, Didier Boulaud, secrétaires ; Mmes Michèle Alliot-Marie, Nicole Ameline, M. René André, Mme Marie-Hélène Aubert, MM. Jacques Blanc, Jean-Marie Bockel, Pierre Brana, Yves Bur, Yves Coussain, Camille Darsières, Yves Dauge, Bernard Derosier, Philippe Douste-Blazy, Mme Nicole Feidt, MM. Yves Fromion, Gaëtan Gorce, François Guillaume, Christian Jacob, Pierre Lellouche, Pierre Lequiller, François Loncle, Mme Béatrice Marre, MM. Gabriel Montcharmont, Jacques Myard, Daniel Paul, Joseph Parrenin, Jean-Bernard Raimond, Mme Michèle Rivasi, M. Michel Suchod.

SOMMAIRE

| | Pages |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 5 |
| EXAMEN DES TEXTES SOUMIS A L'ASSEMBLÉE NATIONALE | 9 |
| I – Relations extérieures..... | 13 |
| II – Commerce extérieur..... | 37 |
| III – Questions diverses..... | 47 |
| PROPOSITION DE RESOLUTION DEPOSEE PAR LA DELEGATION..... | 79 |
| ANNEXES..... | 87 |
| Annexe n° 1 : Bilan de l'examen des textes soumis à l'Assemblée nationale depuis le 13 juin 1997..... | 89 |
| Annexe n° 2 : Liste des textes adoptés définitivement ou retirés postérieurement à leur transmission à l'Assemblée nationale | 95 |

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité maritime du transport pétrolier a constitué le thème majeur de la réunion que la Délégation pour l'Union européenne a consacré, le 25 mai, à l'examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

L'Assemblée nationale a en effet été saisie d'une communication de la Commission ainsi que de *deux propositions de directive* et d'*une proposition de règlement* portant sur ce sujet que l'actualité récente a contribué à placer au premier rang des préoccupations des citoyens et des Etats européens. La Commission européenne s'est fondée à juste titre sur les faiblesses du système actuel, qui résultent des dérives du marché du transport du pétrole par voie maritime, mais aussi sur l'application très insatisfaisante de la réglementation tant internationale que communautaire.

Pour remédier à ces dysfonctionnements, la Commission a donc élaboré trois textes.

Le premier tend au renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port, en particulier par le bannissement des eaux européennes des navires identifiés comme étant les plus dangereux et par l'obligation d'inspecter les navires présentant un risque élevé pour la sécurité maritime et l'environnement humain. Le second consiste à assujettir les sociétés de classification à des règles plus sévères, notamment par l'instauration d'une procédure d'agrément centralisée et harmonisée. Le troisième a pour objet d'aligner les prescriptions en matière de double coque sur les limites d'âge et les échéances fixées par la législation américaine, c'est-à-dire d'accélérer leur mise en œuvre par rapport au calendrier arrêté par l'Organisation maritime internationale.

Tout en estimant opportuns les dispositifs ainsi présentés, la Délégation a considéré qu'ils ne suffiraient pas à répondre pleinement aux préoccupations que suscite aujourd'hui le transport pétrolier par voie maritime. Elle a donc suggéré trois mesures

supplémentaires : la création d'un corps de garde-côtes à l'échelle de l'Union européenne ; l'aggravation du régime de responsabilité du propriétaire du navire dans le sens d'une responsabilité sans faute ; enfin, la création d'un registre communautaire dont l'objet serait de réserver le cabotage communautaire aux navires inscrits à ce registre et dont les officiers ainsi que la moitié de l'équipage seraient ressortissants des Etats membres de l'Union. Tel est l'objet de la *proposition de résolution* que la Délégation a décidé de déposer et dont l'examen au fond a été renvoyé à la Commission de la production et des échanges. La présidence française de l'Union devrait être l'occasion de faire progresser dans ces voies un dossier auquel l'opinion publique est, à juste titre, particulièrement sensible.

Dix autres propositions d'actes communautaires ont également été examinés à cette occasion. Parmi celles-ci, trois méritent d'être signalées.

Il s'agit en premier lieu de la proposition de décision du Conseil portant création d'un Fonds européen pour les réfugiés (E 1404), qui a pour objet de rassembler en un seul instrument juridique les divers dispositifs relatifs à l'accueil des demandeurs d'asile, à l'intégration des réfugiés et au rapatriement volontaire, dans la ligne des préoccupations inspirées par la crise du Kosovo et exprimées au Conseil européen de Tampere des 15 et 16 octobre 1999.

On relèvera aussi la proposition de décision du Conseil portant attribution d'une aide exceptionnelle au Monténégro (E 1448). Cette République, appartenant à la République fédérale de Yougoslavie, connaît une situation économique et politique particulièrement difficile en raison des orientations prises par ses dirigeants, de plus en plus souvent divergentes de celles du gouvernement fédéral yougoslave, notamment en ce qui concerne son attitude vis-à-vis de l'Union européenne. Compte tenu de ces difficultés et eu égard aux engagements démocratiques du gouvernement monténégrin, la Communauté a décidé d'accorder à la République du Monténégro, en plus de l'aide qu'elle lui apporte déjà dans le cadre du programme OBNOVA et du programme de sécurité alimentaire, une aide exceptionnelle à concurrence de 20 millions d'euros.

Ce sont les conditions de la saisine de la Délégation qui conduisent à signaler un troisième texte. La proposition de règlement du Conseil concernant l'interdiction de la vente, de la fourniture et de l'exportation à la Birmanie de matériel susceptible

d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme, et relatif au gel des capitaux de certaines personnes rattachées à d'importantes fonctions gouvernementales dans ce pays (E 1446), a en effet été transmise en urgence à la Délégation, alors que la position commune mise en œuvre par ce texte lui avait elle-même été soumise selon la même procédure. La Délégation regrette que, mise ainsi devant le fait accompli, son intervention soit purement formelle. Elle réitère à cette occasion les observations que lui avaient déjà inspiré l'usage excessif de la procédure d'urgence pour les projets d'actes relevant du deuxième pilier.

* *

*

**EXAMEN DES TEXTES SOUMIS
A L'ASSEMBLEE NATIONALE**

SOMMAIRE DES TEXTES EXAMINES

| | | Pages |
|---------------------|--|-------|
| E 1404 COM (99) 686 | Fonds européen pour les réfugiés..... | 15 |
| E 1433 | Contingents tarifaires autonomes | 39 |
| E 1434 COM (00) 136 | Tarif douanier commun | 41 |
| E 1438 COM (00) 102 | Accord de partenariat et de coopération avec l'Ukraine..... | 21 |
| E 1440 COM (00) 142 | Sécurité maritime du transport pétrolier..... | 49 |
| E 1442 | Suspension temporaire de droits de douane | 43 |
| E 1443 COM (00) 138 | Accord en matière douanière avec le Chili | 45 |
| E 1444 COM (00) 220 | Accord en matière de pêche avec l'Ile Maurice | 83 |
| E 1445 COM (00) 116 | Accord de partenariat et de coopération avec la Moldavie..... | 21 |
| E 1446 | Interdiction d'exportations et de gel de capitaux (Birmanie)..... | 25 |
| E 1448 COM (00) 288 | Aide financière exceptionnelle au Monténégro | 31 |
| E 1456 COM (00) 118 | Accord de partenariat et de coopération avec la Fédération de Russie | 21 |

I – RELATIONS EXTERIEURES

| | | Pages |
|--------|--|-------|
| E 1404 | Fonds européen pour les réfugiés | 15 |
| E 1438 | Accord de partenariat et de coopération avec l'Ukraine..... | 21 |
| E 1445 | Accord de partenariat et de coopération avec la Moldavie..... | 21 |
| E 1446 | Interdiction d'exportations et de gel de capitaux (Birmanie) | 25 |
| E 1448 | Aide financière exceptionnelle au Monténégro..... | 31 |
| E 1456 | Accord de partenariat et de coopération avec la Fédération de Russie | 21 |

DOCUMENT E 1404

PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL
portant création d'un Fonds européen pour les réfugiés

COM (99) 686 final du 14 décembre 1999

• **Base juridique :**

Article 63, paragraphe 2 b), du traité instituant la Communauté européenne.

• **Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :**

14 décembre 1999.

• **Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :**

17 février 2000.

• **Procédure :**

Majorité qualifiée au Conseil de l'Union européenne.

• **Avis du Conseil d'Etat :**

La proposition de décision du Conseil portant création d'un fonds européen pour les réfugiés destiné à apporter une aide aux Etats membres pour l'accueil des réfugiés, organise à son article 18 l'information et le contrôle du Parlement européen sur la gestion de cette aide. A ce titre, elle relèverait en droit interne du domaine législatif.

• **Motivation et objet :**

Si la charge qui pèse sur les Etats membres en matière d'accueil de personnes en quête de protection diffère sensiblement d'un Etat membre de l'Union européenne à l'autre, deux facteurs contribuent à la mise en place d'une harmonisation européenne sur ce terrain. D'abord, les questions d'asile et d'immigration relèvent depuis l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam du champ de compétence communautaire. Ensuite, le Conseil européen

extraordinaire de Tampere des 15 et 15 octobre 1999, a estimé qu'il convenait d'envisager de constituer, sous une forme ou sous une autre, une réserve financière destinée à la protection temporaire en cas d'afflux massifs de réfugiés.

On ne saurait se dissimuler que ces préoccupations ont été largement inspirées par la crise du Kosovo et par le débat nourri en 1998-1999 autour de l'opportunité de l'édiction d'un statut de protection temporaire pour les personnes déplacées (cf. rapport de Mme Nicole Ameline, n° 1465, 11 mars 1999).

La proposition de décision du Conseil visant à établir un fonds européen pour les réfugiés a pour objet de rassembler en un seul instrument juridique des dispositions relatives à l'accueil des demandeurs d'asile, à l'intégration des réfugiés et au rapatriement volontaire. Pour réaliser un équilibre entre les efforts consentis par les Etats membres pour accueillir des réfugiés et des personnes déplacées, le texte proposé introduit une clef de répartition des ressources de l'Union européenne entre les Etats membres.

• Appréciation au regard du principe de subsidiarité :

Cette initiative répond aux critères posés par l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne. On sait en effet qu'aux termes de cet article, la Communauté n'intervient que si et dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de cette action, être mieux atteints au niveau communautaire.

• Contenu et portée :

Cette proposition contient quatre séries de dispositions. Elles portent sur la définition des personnes concernées, sur le type d'action retenue, sur la gestion de ces actions et sur la mise en œuvre de ce programme.

Les personnes concernées

Les bénéficiaires potentiels du Fonds européen pour les réfugiés seraient les personnes ayant sollicité au cours des trois années précédentes leur admission à une forme de protection internationale. Celle-ci recouvrirait plusieurs situations : la demande de la reconnaissance du statut de réfugié ou apatride au titre de la Convention de Genève du 28 juillet 1951, la revendication d'une

protection subsidiaire, telle que l'asile territorial dans le cas français depuis la loi n° 98-349 du 11 mai 1998 ou le besoin d'une protection temporaire pour les personnes déplacées. 65 % de l'aide seraient répartie entre les Etats membres proportionnellement à ces personnes. Quant aux 35 % restants, ils seraient attribués proportionnellement au nombre de personnes déjà admises au bénéfice d'un statut de réfugié ou d'un régime de protection temporaire.

Les mesures susceptibles d'être soutenues

Elles s'articulent autour de trois axes : les conditions d'accueil, l'intégration et le rapatriement volontaire. Au surplus, le fonds peut financer des mesures d'urgence. Celles-ci sont destinées à un ou plusieurs Etats membres en cas d'arrivée soudaine et massive de réfugiés ou de personnes déplacées.

La gestion des actions

Le fonds est appelé à aider les projets des Etats membres pour l'accueil des réfugiés et des personnes assimilées à ces derniers. Par conséquent, le financement apporté par le fonds n'a pas vocation à se substituer à l'action des Etats membres ou à permettre aux Etats membres de se désengager. Dans ce cadre, le niveau du concours financier du fonds européen des réfugiés est plafonné à 50 % du coût total de chaque action particulière, cette participation pouvant être portée à 75 % pour les Etats membres relevant du fonds de cohésion. Les règles fixant les conditions d'éligibilité des dépenses et d'engagements budgétaires, le régime des corrections budgétaires, l'encadrement du suivi et de l'évaluation des actions, sont empruntés au règlement relatif aux fonds structurels.

La mise en œuvre du programme

Ces actions devront s'échelonner entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 décembre 2004. La dotation prévue pour l'exercice 2000 s'élève à 26 millions d'euros assortis d'une réserve de 10 millions d'euros pour les actions d'urgence. La dotation globale atteindra 216 millions d'euros sur cinq ans.

• Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :

Aucun.

• Réactions suscitées et état d'avancement de la procédure communautaire :

Après avoir fait l'objet de discussions au sein du groupe de travail « asile », ce texte a été examiné par le Comité stratégique sur l'immigration, les frontières et l'asile, les 10 et 11 mai 2000.

Les divergences entre les Etats membres portent pour l'essentiel sur les critères de répartition des ressources, l'articulation entre les mesures structurelles et les mesures d'urgence et les conditions de la gestion de ces fonds.

Certains Etats ont suggéré que chaque Etat membre reçoive systématiquement un pourcentage, qui pourrait être de 2 à 3 % des ressources du fonds. Rejointe par les Pays-Bas et le Royaume-Uni, l'Allemagne fédérale n'a pas accueilli favorablement cette proposition. Elle a fait valoir qu'elle ne serait pas équitable, puisqu'elle reviendrait à moins dédommager l'Etat qui a été le plus exposé à la prise en charge des réfugiés et assimilés. L'Autriche a souhaité de son côté que la répartition de l'aide tienne compte de la population du pays.

Sans qu'elle n'ait été suivie, la France, quant à elle, a plaidé pour une différenciation plus marquée entre les mesures structurelles et les mesures d'urgence destinées à faire face à un afflux massif de personnes déplacées.

Les discussions ont concerné également la gestion de ces fonds, certains Etats souhaitant alléger cette dernière.

Consulté conformément à l'article 67 du traité instituant la Communauté européenne, le Parlement européen a adopté, le 14 avril 2000, des amendements ayant trait aux conditions d'accueil et d'intégration des réfugiés, à leur accompagnement psychologique et à la préparation des personnes déplacées au retour vers leur pays d'origine. Préoccupé par le financement de ce fonds, le Parlement européen s'est inquiété de l'absence d'estimations financières pour toute la durée du programme. La Commission a indiqué que l'enveloppe globale de 216 millions d'euros se décomposerait en 166 millions d'euros pour les mesures structurelles et 50 millions d'euros pour les mesures d'urgence, sachant que l'allocation annuelle de 10 millions d'euros pour ce dernier type de mesure ne pourrait pas être reportée, si elle n'est pas utilisée. Il faut savoir, enfin, que, parallèlement à cette discussion, la Commission élabore

un projet de directive sur la protection temporaire. Le Conseil « justice affaires intérieures » des 29 et 30 mai devrait engager un débat général sur le projet de décision mais il n'est pas exclu que le cheminement parallèle de ce projet de directive n'entraîne un réexamen du projet de décision.

La Délégation a levé la réserve d'examen parlementaire sur ce texte tout en souhaitant suivre attentivement l'évolution de la négociation. M. Pierre Brana a rappelé à cette occasion la demande de M. Rugova qu'une aide au retour soit apportée aux réfugiés pour leur permettre de se réinstaller au Kosovo.

DOCUMENT E 1438

**PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL
ET DE LA COMMISSION**

relative à la conclusion du protocole à l'Accord de Partenariat et de
Coopération entre les Communautés européennes et leurs Etats
membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part

COM (00) 102 final du 6 avril 2000

DOCUMENT E 1445

**PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL
ET DE LA COMMISSION**

relative à la conclusion du protocole à l'Accord de Partenariat et de
Coopération entre les Communautés européennes et leurs Etats
membres, d'une part, et la République de Moldova, d'autre part

COM (00) 116 final du 3 avril 2000

DOCUMENT E 1456

**PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL
ET DE LA COMMISSION**

relative à la conclusion du protocole à l'Accord de partenariat et de
coopération entre les Communautés européennes et leurs Etats
membres, d'une part, et la Fédération de Russie, d'autre part

COM (00) 118 final du 5 mai 2000

• **Base juridique :**

– articles 44, paragraphe 1, 47, paragraphe 2, dernière phrase, 55, 57, paragraphe 2, 71, 80, paragraphe 2, 93, 94, 133 et 308, en liaison avec l'article 300, paragraphe 2, deuxième phrase et paragraphe 3, second alinéa du traité instituant la Communauté européenne ;

– article 95 du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier ;

– deuxième paragraphe de l'article 101 du traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

• **Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :**

– Document **E 1438** : 7 avril 2000 ;

– document **E 1445** : 4 mai 2000 (réception au SGCI) ;

– document **E 1456** : 5 mai 2000.

• **Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :**

– Document **E 1438** : 25 avril 2000 ;

– document **E 1445** : 9 mai 2000 ;

– document **E 1456** : 25 mai 2000.

• **Procédure :**

– CE : unanimité du Conseil et avis conforme du Parlement européen ;

– CEEA : décision de la Commission avec l'approbation du Conseil à la majorité qualifiée ;

– CECA : décision de la Commission après avis conforme du Conseil, statuant à l'unanimité après consultation du comité consultatif.

• **Avis du Conseil d'Etat :**

La proposition de décision, qui intervient après l'élargissement de l'Union européenne à l'Autriche, la Finlande et la Suède, concerne la conclusion de l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes, leurs Etats et l'Ukraine, et relève de la notion de traité de commerce au sens de l'article 53 de la Constitution.

Même motivation pour les documents E 1445 et E 1456 relatifs à la Moldavie et à la Russie.

• **Commentaire :**

Les accords de partenariat et de coopération (APC) avec l'Ukraine, la Russie et la Moldavie ont été signés les 14 juin, 24 juin et 28 novembre 1994, avant l'élargissement de l'Union européenne à l'Autriche, à la Finlande et à la Suède, et cette circonstance a conduit à la signature de protocoles d'élargissement les 10 avril, 21 mai et 15 mai 1997 pour introduire les trois nouveaux Etats membres dans les APC. Mais pour ne pas reporter l'entrée en vigueur des APC jusqu'à la ratification des protocoles d'élargissement par toutes les parties, ces protocoles ont été appliqués provisoirement par tous les signataires, à l'exception de l'Autriche, de la Suède, de la Finlande, du Danemark et du Portugal. Les APC avec la Russie, l'Ukraine et la Moldavie sont entrés en vigueur les 1^{er} décembre 1997, 1^{er} mars et 1^{er} juillet 1998.

La ratification par tous les Etats membres des protocoles d'élargissement aux accords de partenariat et de coopération avec la Russie, l'Ukraine et la Moldavie permet d'adopter les décisions portant sur leur conclusion et de mettre fin à une application provisoire palliant les lenteurs des procédures de ratification.

Le Conseil devrait statuer sur ces trois textes le 13 juin.

• **Conclusion :**

La Délégation a levé la réserve d'examen parlementaire sur ces textes.

DOCUMENT E 1446

PROPOSITION DE REGLEMENT DU CONSEIL
concernant l'interdiction de la vente, de la fourniture et de l'exportation à la Birmanie/au Myanmar de matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme, et relatif au gel des capitaux de certaines personnes rattachées à d'importantes fonctions gouvernementales dans ce pays.

Par lettre en date du 16 mai 2000, le Président de la Délégation a été saisi par le ministre des Affaires étrangères d'une demande d'examen en urgence d'une proposition de règlement du Conseil concernant l'interdiction de la vente, de la fourniture et de l'exportation à la Birmanie/au Myanmar de matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme, et relatif au gel des capitaux de certaines personnes rattachées à d'importantes fonctions gouvernementales dans ce pays. On trouvera ci-après l'échange de correspondances qui a précédé l'adoption de ce règlement.

• Base juridique :

Article 301 du traité sur l'Union européenne.

• Commentaire :

Cette proposition de règlement a pour objet de mettre en œuvre la position commune adoptée par le Conseil le 26 avril dernier tendant à renforcer pour six mois le dispositif de sanctions de l'Union européenne à l'encontre de la Birmanie.

Rappelons que la violation systématique des droits de l'homme en Birmanie a conduit l'Union européenne à appliquer des mesures restrictives à l'encontre de ce pays depuis 1996 (position commune 96/635/PESC du 28 octobre 1996). Révisable tous les six mois, ce dispositif a été prorogé jusqu'au 29 avril 2000. En raison de la persistance de la politique de répression menée par le régime

birman, le Conseil du 10 avril 2000 a décidé, outre de proroger pour une nouvelle période de six mois le dispositif existant, de le compléter par de nouvelles mesures, qui ont fait l'objet de la position commune adoptée le 26 avril.

Les sanctions supplémentaires ainsi prévues comportent trois volets :

- la fusion et la publication des listes de personnes interdites de visa ;
- le gel des capitaux détenus à l'étranger par ces personnes ;
- un embargo sur le matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme.

Sur ce dernier point, le dispositif est identique à celui mis en œuvre à l'égard de l'Indonésie en octobre 1999.

La proposition de règlement a été adoptée par le Conseil le 22 mai 2000.

Après que M. Pierre Brana eut fait part du rôle qu'ont pu jouer dans la répression certaines personnes n'appartenant pas au gouvernement, mais à des organisations liées à la police ou à l'office de renseignement, le rapporteur a évoqué, en réponse, les différentes catégories de personnes mentionnées par le texte, ainsi que le grand nombre de celles qui sont visées nommément. La Délégation a pris acte de ce règlement. Elle a une nouvelle fois regretté que les conditions de sa saisine réduisent la portée de son intervention. En effet, la position commune mise en œuvre par le présent règlement transmis en urgence lui ayant été soumise elle aussi en urgence, force lui est de constater que le Gouvernement l'a placée devant le fait accompli. Elle déplore que les observations qu'elle avait formulées dans son rapport d'information n° 2310 sur l'usage excessif de la procédure d'urgence pour les projets d'actes relevant du deuxième pilier n'aient pas encore trouvé d'écho auprès du Gouvernement.

16 MAI 00 004118 CM

Monsieur le Président,

La Commission vient de présenter le 10 mai 2000 un projet de règlement concernant l'interdiction de la vente, de la fourniture et de l'exportation à la Birmanie de matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme, et relatif au gel de capitaux de certaines personnes rattachées à d'importantes fonctions gouvernementales dans ce pays. Ce texte a été transmis aux assemblées le 12 mai 2000 par le Secrétariat général du gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution.

Ce projet de règlement a pour objet de mettre en œuvre la position commune adoptée par le Conseil le 26 avril 2000 concernant les mesures restrictives à l'encontre de la Birmanie. Celle-ci prévoit, pour une période de six mois, de renforcer les sanctions à l'encontre de la Birmanie, en raison des faibles progrès accomplis par le régime birman en matière de droits de l'Homme.

Les sanctions supplémentaires comprennent un embargo sur le matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme, la fusion des listes des personnes interdites de visa ainsi que sa publication et un gel des capitaux détenus à l'étranger par les personnes figurant sur la liste susmentionnée.

Ce projet de texte devrait être discuté lors du groupe des conseillers PESC du 15 mai 2000, en vue d'être soumis à l'examen du Coreper du 17 mai.

Monsieur Alain BARRAU
Président de la Délégation
pour l'Union européenne de l'Assemblée nationale
Palais Bourbon
126, rue de l'Université
75007 PARIS

Afin que le nouveau règlement puisse être applicable dans les délais les plus brefs, la Présidence portugaise a fait savoir qu'elle souhaitait inscrire le projet de règlement pour adoption lors du Conseil affaires générales du 22 mai 2000.

Le gouvernement vous serait donc reconnaissant de bien vouloir procéder en urgence à l'examen de ces textes.

Je vous prie, Monsieur le Président, d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes. The signature is positioned above the printed name.

Hubert VEDRINE

DELÉGATION
POUR L'UNION EUROPÉENNE

LE PRÉSIDENT

D454/CT/BB

Paris, le 16 mai 2000

Monsieur le Ministre, *cha Hubert*,

Par lettre du 16 mai 2000, vous m'avez saisi d'une demande d'examen en urgence d'une proposition de règlement du Conseil concernant l'interdiction de la vente, de la fourniture et de l'exportation à la Birmanie/au Myanmar de matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme, et relatif au gel des capitaux de certaines personnes rattachées à d'importantes fonctions gouvernementales dans ce pays.

Une procédure instaurée au sein de la Délégation m'autorise, en pareil cas, à me prononcer sur un projet d'acte de l'Union européenne qui lui est ainsi soumis par le Gouvernement.

Ce texte a pour objet de mettre en œuvre les mesures arrêtées par la position commune adoptée le 26 avril 2000, par laquelle le Conseil, à l'occasion du réexamen des mesures contre la Birmanie/le Myanmar, a décidé de compléter les mesures existantes par une interdiction des exportations de matériel susceptible d'être utilisé à des fins de répression interne ou de terrorisme et un gel des capitaux des membres supérieurs du Conseil pour la paix et le développement et de leurs familles, ainsi que des autorités birmanes dans le secteur du tourisme, des cadres supérieurs des forces armées, du gouvernement et des forces de sécurité qui formulent, mettent en œuvre ou bénéficient de politiques qui empêchent la transition de la Birmanie/du Myanmar vers la démocratie.

Compte tenu de l'urgence qui s'attache à l'adoption des dispositions en cause, je crois pouvoir conclure, bien que n'ayant pu consulter la Délégation, que ce texte ne paraît pas susceptible de susciter de difficultés particulières.

Le Gouvernement peut donc considérer que la Délégation accepte que soit levée la réserve d'examen parlementaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Bien amicalement,

Alain BARRAU

Monsieur Hubert VÉDRINE
Ministre des Affaires étrangères
37, quai d'Orsay
75351 PARIS

DOCUMENT E 1448

PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL
portant attribution d'une aide financière exceptionnelle
au Monténégro

COM (00) 288 final du 10 mai 2000

Par lettre en date du 16 mai 2000, le Président de la Délégation a été saisi par le ministre des affaires étrangères d'une demande d'examen en urgence d'une proposition de décision du Conseil portant attribution d'une aide financière exceptionnelle au Monténégro. On trouvera ci-après l'échange de correspondances qui a précédé l'adoption de cette décision.

• **Commentaire :**

Le Monténégro, qui est l'une des républiques constituant la République fédérale de Yougoslavie, connaît une situation économique et politique particulièrement difficile. Sur le plan économique, la situation s'est aggravée au cours des dernières années sous l'effet du démantèlement du système socialiste, du déclin du marché serbe et, récemment, de la guerre du Kosovo et de l'afflux important de réfugiés qui s'est ensuivi. Sur le plan politique, le Monténégro entretient des rapports difficiles avec le gouvernement fédéral yougoslave, choisissant des orientations de plus en plus souvent divergentes notamment en ce qui concerne son attitude vis à vis de l'Union européenne.

Les tensions politiques entre la Serbie/RFY et le Monténégro affectent gravement la situation budgétaire du Monténégro. En effet, il n'existe plus actuellement de liens financiers normaux entre le budget de la république monténégrine et le budget fédéral : ainsi notamment, le Monténégro ne reçoit plus de transferts en provenance du budget fédéral pour verser les pensions des anciens combattants.

Le contexte politique particulier des relations entre la Serbie/RFY et le Monténégro affecte aussi durement la situation économique et monétaire de cette république. Ainsi les échanges

commerciaux avec la Serbie ont-ils quasiment cessé depuis le début de l'année. Par ailleurs, le gouvernement monténégrin s'est démarqué de la politique monétaire menée au niveau fédéral, estimant qu'elle n'était pas compatible avec les réformes qu'il entreprend pour mettre en place une économie de marché opérationnelle. A la suite de la décision prise par les autorités monténégrines d'introduire le DEM comme monnaie parallèle au dinar yougoslave, les autorités fédérales ont pris des mesures de rétorsion qui ont pour effet de dérégler le système des paiements.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et eu égard aux engagements démocratiques du gouvernement monténégrin, la Communauté apporte déjà une aide financière substantielle au Monténégro, dans le cadre du programme OBNOVA (20 millions d'euros) et du programme de sécurité alimentaire (10-12 millions d'euros). L'aggravation récente de la situation économique de ce pays a conduit le Conseil européen de Lisbonne, les 23 et 24 mars dernier, à arrêter le principe d'une aide supplémentaire exceptionnelle. C'est cette aide que la présente proposition de décision a pour objet de mettre en œuvre.

La Communauté se propose donc d'accorder à la République du Monténégro une aide exceptionnelle sous forme d'aides non remboursables, jusqu'à concurrence de 20 millions d'euros. L'aide serait décaissée en deux tranches : le premier crédit d'engagement et de paiement devrait être exécuté avant fin août 2000 et la deuxième tranche pourrait être décaissée avant fin décembre 2000. Par ailleurs, elle sera assortie d'un certain nombre de conditions en matière de politique économique et d'ajustement structurel. Il pourrait s'agir par exemple de mesures destinées à renforcer la transparence budgétaire, de façon notamment à lutter contre la fraude, ainsi qu'à améliorer la perception des recettes.

L'aide sera soumise à des procédures de vérification, de contrôle et d'audit sous la responsabilité de la Cour des comptes européenne et de l'Office pour la lutte anti-fraude (OLAF).

Le Conseil a adopté cette proposition de décision le 22 mai.

La Délégation a pris acte de cette décision, après une intervention de M. Pierre Brana, qui a souligné le rôle à jouer par l'office communautaire de lutte contre la fraude (OLAF) pour contrôler la bonne utilisation des aides européennes humanitaires, dans le contexte du développement des mafias en Yougoslavie.

LE MINISTRE

PARIS, LE
18 MAI 00 004168 CN

Monsieur le Président,

La Commission a adopté le 10 mai 2000 une proposition de décision du Conseil portant attribution d'une aide financière exceptionnelle au Monténégro. Celle-ci a été transmise au Parlement le 15 mai au titre de l'article 88-4 de la Constitution.

Cette proposition de décision a pour objet d'accorder une aide financière exceptionnelle sous forme d'aides non remboursables, jusqu'à concurrence de 20 millions d'euros, déboursables en deux tranches pour la période 2000, et ceci afin d'alléger les besoins de financement externe de la République.

Cette proposition s'inscrit dans les suites qui ont été données aux conclusions du Conseil européen de Lisbonne des 23 et 24 mars dernier (point 52), qui invitait les institutions compétentes à prendre rapidement les décisions nécessaires pour aider financièrement le Monténégro dans les limites des crédits disponibles pour 2000, tant en termes de projets que de programmes ou d'autres formes d'assistance permettant de faire face aux besoins financiers du Monténégro, en recourant le cas échéant aux réserves budgétaires de l'Union ainsi qu'à l'aide macro-économique.

Le Conseil ECOFIN du 8 mai a donné un accord de principe à cette proposition. Les modalités techniques de cette aide ont été examinées lors du groupe des conseillers financiers du 15 mai. La présidence de l'Union européenne envisage de demander l'urgence auprès du Parlement européen afin de pouvoir disposer de son avis le 19 mai au plus tard. Ainsi, après passage au Coreper du 17 mai, la proposition devrait être soumise au vote unanime du Conseil Affaires générales des 22 et 23 mai 2000 en vue de son adoption.

Monsieur Alain BARRAU
Président de la Délégation
pour l'Union européenne
de l'Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS Cedex 07 SP

La France a donné son accord de principe à l'octroi d'une telle aide sous réserve que l'emploi des fonds soit strictement contrôlé et que celle-ci soit financée à l'intérieur des disponibilités budgétaires mobilisables sans accroître la pression existante sur les perspectives financières au sein de la rubrique IV.

Compte-tenu de la très haute sensibilité politique de cette proposition de décision en raison de l'invitation adressée par les Chefs d'Etat et de gouvernement aux différentes formations du Conseil pour trouver une solution au problème du Monténégro, le gouvernement vous serait donc reconnaissant de bien vouloir procéder en urgence à l'examen de ce texte.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hubert Védrine', with a long, sweeping flourish extending to the right.

Hubert VÉDRINE



ASSEMBLÉE
NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ-ÉGALITÉ-FRATERNITÉ

DÉLÉGATION
POUR L'UNION EUROPÉENNE

LE PRÉSIDENT

D455/CT/BB

Paris, le 18 mai 2000

Monsieur le Ministre, *Cher Hubert,*

Par lettre de ce jour, vous m'avez saisi d'une demande d'examen en urgence d'une proposition de décision du Conseil portant attribution d'une aide financière exceptionnelle au Monténégro.

Une procédure instaurée au sein de la Délégation m'autorise, en pareil cas, à me prononcer sur un projet d'acte de l'Union européenne qui lui est ainsi soumis par le Gouvernement.

Ce texte a pour objet, dans la ligne des principes arrêtés par le Conseil européen de Lisbonne des 23 et 24 mars 2000, de fournir au Monténégro une aide financière exceptionnelle s'ajoutant à l'aide déjà prévue par la Communauté en vertu du règlement OBNOVA et du programme de sécurité alimentaire.

Compte tenu de l'urgence qui s'attache à l'adoption des dispositions en cause, je crois pouvoir conclure, bien que n'ayant pu consulter la Délégation, que ce texte ne paraît pas susceptible de susciter de difficultés particulières.

Le Gouvernement peut donc considérer que la Délégation accepte que soit levée la réserve d'examen parlementaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Bien amicalement,

Alain BARRAU

Monsieur Hubert VÉDRINE
Ministre des Affaires étrangères
37, quai d'Orsay
75351 PARIS

II - COMMERCE EXTERIEUR

| | | Pages |
|--------|---|-------|
| E 1433 | Contingents tarifaires autonomes | 39 |
| E 1434 | Tarif douanier commun | 41 |
| E 1442 | Suspension temporaire de droits de douane..... | 43 |
| E 1443 | Accord en matière douanière avec le Chili | 45 |

DOCUMENT E 1433

PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU CONSEIL
modifiant le règlement (CE) n° 2505/96 portant ouverture et mode
de gestion de contingents tarifaires communautaires autonomes pour
certains produits agricoles et industriels

• **Base juridique :**

Article 26 du traité CE.

• **Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :**

24 mars 2000.

• **Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :**

7 avril 2000.

• **Procédure :**

Majorité qualifiée.

• **Avis du Conseil d'Etat :**

Proposition de règlement qui, en tant qu'il modifie un règlement relatif à des contingents tarifaires relèverait en droit interne de la compétence du législateur sur le fondement de l'article 34 de la Constitution.

• **Motivation et objet :**

A la suite de demandes formulées par divers Etats membres, les services de la Commission ont été amenés, en collaboration avec les experts gouvernementaux concernés, à examiner l'opportunité d'ouvrir et d'augmenter des contingents tarifaires pour certains produits industriels.

Cet examen, effectué lors des réunions du groupe « Economie tarifaire », a permis de constater qu'une solution prévoyant l'ouverture et l'augmentation des contingents tarifaires pour les produits visés par cette proposition de règlement pourrait recueillir

un accord des Etats membres, sans perturber pour autant le marché de ces produits.

• **Appréciation au regard du principe de subsidiarité :**

La politique commerciale commune est de la compétence exclusive de la Communauté.

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

Aucun.

• **Calendrier prévisionnel :**

Examen au prochain Conseil.

• **Conclusion :**

Ce texte n'appelle pas, en l'état actuel des informations de la Délégation, un examen plus approfondi.

DOCUMENT E 1434

PROPOSITION DE REGLEMENT DU CONSEIL
modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 relatif à
la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun

COM (00) 136 final du 28 mars 2000

• **Base juridique :**

Article 26 du traité CE.

• **Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :**

28 mars 2000.

• **Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :**

7 avril 2000.

• **Procédure :**

Majorité qualifiée.

• **Avis du Conseil d'Etat :**

Cette proposition de règlement qui comporte des modifications à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun relèverait en droit interne de la compétence du législateur.

• **Motivation et objet :**

Les préservatifs, lorsqu'ils sont en caoutchouc, bénéficient d'une exemption de droits de douane à l'importation.

Lorsqu'ils sont en polyuréthane, ces articles sont soumis à un droit de douane de 6,5 %.

Dès lors, pour des raisons de santé publique, il apparaît souhaitable que ces articles, lorsqu'ils sont en polyuréthane, puissent bénéficier du même traitement tarifaire que ceux en

caoutchouc. En conséquence, cette proposition de règlement a pour but d'exempter de droits de douane ces articles.

• **Appréciation au regard du principe de subsidiarité :**

La politique commerciale extérieure est de la compétence exclusive de la Communauté.

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

Aucun.

• **Calendrier prévisionnel :**

Examen au prochain Conseil.

• **Conclusion :**

Ce texte n'appelle pas, en l'état actuel des informations de la Délégation, un examen plus approfondi.

DOCUMENT E 1442

PROPOSITION DE REGLEMENT DU CONSEIL
modifiant le règlement (CE) n° 1255/96 portant suspension
temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur
certains produits industriels et agricoles

• **Base juridique :**

Article 26 du traité CE.

• **Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :**

13 mars 2000.

• **Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :**

5 mai 2000.

• **Procédure :**

Majorité qualifiée au Conseil de l'Union européenne.

• **Avis du Conseil d'Etat :**

La proposition de règlement portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier à l'assiette et au taux d'une imposition, matière relevant de l'article 34 de la Constitution.

• **Motivation et objet :**

Au courant du premier trimestre de cette année, la Commission, assistée du groupe « Economie Tarifaire », a procédé à un examen des demandes de suspensions temporaires des droits autonomes du tarif douanier commun qui lui ont été présentées par les Etats membres, y compris certaines demandes modifiant des suspensions existantes actuellement en vigueur.

La proposition ci-jointe concerne certains produits industriels et agricoles.

Les demandes de suspensions relatives aux produits visés ci-dessus ont été examinées à la lumière des critères repris dans la communication de la Commission en matière de suspensions et de contingents tarifaires autonomes.

Selon cette communication, les suspensions ont pour but essentiel de « *permettre aux entreprises communautaires d'utiliser des matières premières, des semi-produits ou des composants qui ne sont pas disponibles à l'intérieur de la Communauté, à l'exclusion des produits finis... Néanmoins, les suspensions peuvent être accordées pour des produits finis utilisés comme composants d'un produit final, pour autant que la valeur ajoutée d'une telle opération d'assemblage soit suffisamment élevée* ».

La direction des douanes, au ministère de l'économie et des finances, après une étude approfondie, est favorable à cette proposition.

• **Appréciation au regard du principe de subsidiarité :**

La politique commerciale est de la compétence exclusive de la Communauté.

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

Aucun.

• **Calendrier prévisionnel :**

Examen au prochain Conseil.

• **Conclusion :**

Ce texte n'appelle pas, en l'état actuel des informations de la Délégation, un examen plus approfondi.

DOCUMENT E 1443

DECISION DU CONSEIL

concernant la conclusion de l'accord sous forme de lettres entre la Communauté européenne et la République de Chili ajoutant à l'accord-cadre de coopération entre la Communauté européenne et les Etats membres, d'une part et la République de Chili, de l'autre, un protocole additionnel relatif à l'assistance administrative mutuelle en matière douanière avec le Chili

COM (00) 138 du 12 avril 2000

• Base juridique :

Article 133 du traité CE.

• Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :

12 avril 1999.

• Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :

5 mai 2000.

• Procédure :

Majorité qualifiée.

• Avis du Conseil d'Etat :

Le protocole relatif à l'assistance administrative mutuelle en matière douanière permet l'utilisation des éléments de preuve recueillis sur son fondement dans des procédures judiciaires qui peuvent être pénales. A ce titre, il serait regardé, au regard de l'article 53 de la Constitution, comme un accord modifiant des dispositions de nature législatives.

• **Motivation et objet :**

L'accord-cadre de coopération entre la Communauté et le Chili du 21 juin 1996 a comme un de ses objectifs l'établissement d'une coopération renforcée et étendue en vue d'intensifier et de diversifier les échanges commerciaux, ainsi que de libéraliser progressivement et réciproquement ces échanges.

Dans le cadre de la coopération douanière prévue à l'article 7 de l'accord en question, il est expressément indiqué que les parties affirment leur intérêt à considérer la conclusion d'un protocole d'assistance administrative mutuelle en matière douanière.

Le but du protocole est de prévenir, rechercher et réprimer, par le biais de l'assistance entre les autorités compétentes des parties concernées, les opérations qui sont contraires à la législation douanière. Cette assistance consiste essentiellement à transmettre des informations ou des documents comme résultat des enquêtes réalisées ou à mener une surveillance spéciale sur des personnes, marchandises, lieux ou moyens de transport.

• **Appréciation au regard du principe de subsidiarité :**

La politique commerciale est de la compétence exclusive de la Communauté.

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

Aucun.

• **Calendrier prévisionnel :**

Examen au prochain Conseil.

• **Conclusion :**

Ce texte n'appelle pas, en l'état actuel des informations de la Délégation, un examen plus approfondi.

III – QUESTIONS DIVERSES

| | | Pages |
|--------|--|-------|
| E 1440 | Sécurité maritime du transport pétrolier..... | 49 |
| E 1444 | Accord en matière de pêche avec l'Ile Maurice | 83 |

DOCUMENT E 1440

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU
PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**
sur la sécurité maritime du transport pétrolier

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'Etat du port)

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

modifiant la directive 94/57/CE du Conseil 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

**PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque

COM (00) 142 final du 21 mars 2000

• Base juridique :

Article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne.

• Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :

Information non disponible.

• **Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :**

3 mai 2000.

• **Procédure :**

- Avis du Parlement européen ;
- avis du Comité économique et social ;
- avis du Comité des régions ;
- majorité qualifiée au Conseil de l'Union européenne.

• **Avis du Conseil d'Etat :**

1 – Directive modifiant la directive 95-21/CE (navires faisant escale dans les ports de la Communauté). Cette directive prévoit notamment le principe d'un refus d'accès aux ports de la Communauté pour certains navires (nouvel article 7 bis). Une telle disposition paraît relever du domaine législatif. La loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, ni aucun autre texte, ne prévoit cette possibilité. Donc, à la différence de la directive initiale (cf avis du 8 avril 1994, la nouvelle directive, qui constitue un ensemble indivisible, paraît relever du domaine législatif.

2 – Proposition de directive modifiant la directive 94/57/CE du conseil : réglementaire (loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 ; décret n° 84-810 du 30 octobre 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution).

3 – Proposition de règlement : réglementaire en principe. (Loi du 5 juillet 1983 et décret du 30 août 1984 ; article 1.211-1 du code des ports maritimes). Toutefois, ce règlement prévoit également (article 4) les modalités d'interdiction décidée par des Etats membres d'entrée dans leurs ports et eaux intérieures de certaines catégories de pétroliers à simple coque. Son application implique également certaines dépenses nouvelles au niveau communautaire. (Cf. Fiche financière annexée). Il semble donc que ce règlement, qui, comme la directive, constitue un ensemble indivisible, pourrait entrer en droit interne dans la catégorie des actes de nature législative.

On observera enfin que l'ensemble de ces dispositions (communication – directives – règlement) forme un tout assez cohérent qui gagnerait sans doute à faire l'objet d'un traitement homogène relevant semble-t-il de la compétence du Parlement.

• **Motivation et objet :**

Le naufrage de l'*Erika* a entraîné le 12 décembre 1999, le déversement, sur environ 400 kilomètres de côte, de 10.000 tonnes de pétrole lourd sur les 30.000 tonnes transportées. Il a de nouveau mis en évidence l'application très imparfaite des normes internationales et communautaires en matière de sécurité du transport maritime et les lacunes persistantes dont elles souffrent.

L'ampleur des réactions face aux dommages écologiques a montré que l'opinion publique exigeait des mesures permettant d'écartier tout risque de nouvelle marée noire.

C'est pourquoi le Gouvernement a considéré, à la suite de la Délégation⁽¹⁾, que le renforcement de la sécurité du transport maritime devait être l'une des priorités de la Présidence française de l'Union européenne qui débutera le 1^{er} juillet prochain.

De son côté, la Commission en a également pris conscience, qui déclare dans la présente communication : « *Depuis la catastrophe du Torrey Canyon (1967), la réaction des Européens a fortement évolué : alors qu'ils acceptaient – avec regret – que la pollution soit le prix à payer pour le développement économique, ils se montrent désormais intransigeants et indignés* ».

Cette communication et les trois projets de textes qui l'accompagnent tentent, sur la base d'une analyse des faiblesses du système actuel, d'apporter une réponse communautaire, dont le rapporteur aura toutefois l'occasion de déplorer les insuffisances.

➤ Selon la Commission, le système actuel souffre :

– des dérives du marché du transport du pétrole par voie maritime ;

– de l'application très insatisfaisante de la réglementation actuelle.

⁽¹⁾ Alain Barrau, *Propositions pour la présidence française de l'Union européenne*, rapport n° 2138.

- *Les dérives du marché du transport du pétrole par voie maritime*

La Commission rappelle certaines tendances observées sur ce marché, qui constituent de sérieux motifs d'inquiétude. Ainsi, non seulement les sociétés pétrolières ne contrôlent qu'un quart de la flotte mondiale de pétroliers, les trois quarts restants étant possédés par des propriétaires indépendants. Mais en outre, on assiste à une certaine « atomisation » de ces derniers, qui résulte du fait qu'ils répartissent leur flotte entre des sociétés à navire unique, souvent sous la forme de sociétés écrans enregistrées dans les paradis fiscaux en vue de réduire leurs risques financiers. Il est dès lors difficile, comme c'est le cas de *l'Erika*, d'identifier les véritables décideurs responsables de la sécurité et de l'exploitation des navires.

Ayant connu une évolution similaire, le marché des affrètements est devenu volatile, car de nouveaux négociants en produits pétroliers apparaissent régulièrement, tandis que d'autres disparaissent ou fusionnent. Ceci se traduit par l'abandon des contrats à long terme entre affréteurs et transporteurs au profit d'affrètements à court terme – encore appelés « marché spot »⁽²⁾. Or celui-ci est soumis à une très vive concurrence sur les prix, due au fait que c'est souvent le tonnage disponible le moins cher, offert par les plus vieux navires, qui dicte le prix. Une telle tendance comporte, à l'évidence, un risque pour la sécurité.

➤ *Or, la réglementation actuelle* ne permet pas d'y apporter les corrections nécessaires, car malgré sa densité, elle souffre d'être très imparfaitement appliquée.

- *Une réglementation dense*

La *réglementation internationale*, édictée pour l'essentiel par l'OMI (Organisation maritime internationale), comme la réglementation communautaire ont visé, à la suite de plusieurs marées noires, à améliorer les normes de sécurité des navires pétroliers, ainsi que le système d'indemnisation en cas de pollution.

⁽²⁾ De 1974 à 1999, la part des contrats à long terme entre une société pétrolière et un transporteur a été ramenée de 50 % à 25 %, cette diminution étant parallèle à celle de la part de la flotte contrôlée par les sociétés pétrolières, ramenée de 40 à 25 %. En revanche, la part du marché spot est passée de 10 à 50 %.

Dans le cadre de la *réglementation internationale*, la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires – dite MARPOL – adoptée en 1973 et modifiée en 1978, couvre toutes les pollutions provoquées par les navires dues non seulement au pétrole, mais aussi aux produits chimiques, aux eaux usées, aux ordures et aux autres substances nocives. En outre, elle autorise les Etats à agir lorsqu'ils estiment qu'un navire présente un danger pour le littoral.

Plus récemment, à la suite de l'accident de l'*Exxon Valdez* en 1989, des exigences supplémentaires ont été ajoutées à la convention MARPOL, en vue d'éliminer progressivement les pétroliers à simple coque, de telle sorte que les pétroliers construits depuis 1996 doivent être à double coque ou d'une conception équivalente. La double coque protège les citernes de cargaison contre l'avarie, ce qui réduit ainsi le risque de pollution.

Dans le même souci d'une sécurité accrue, la Convention MARPOL prévoit depuis 1993 un contrôle renforcé de l'état des pétroliers vieillissants : il s'agit du programme d'inspections ESP (*Enhanced Survey Programme*), qui concerne les transporteurs de pétrole brut de plus de 20.000 tonnes et les transporteurs de plus de 30.000 tonnes.

Deux conventions concernent plus précisément la *réparation des dommages*.

En 1969, à la suite de la catastrophe du *Torrey Canyon*, l'OMI adoptait une convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures – *Civil Liability Convention (CLC)* – entrée en vigueur en 1975. Imputant la responsabilité au propriétaire du navire, elle oblige ce dernier à souscrire une assurance ou une garantie financière d'un montant équivalent.

Le plafond des indemnités fixées par la CLC ayant été jugé trop bas, en 1971 était créé le *Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)*. Financé par les contributions des compagnies pétrolières des quarante trois Etats signataires au 1^{er} janvier 2000, ce fonds assure une indemnisation complémentaire ou subsidiaire à celle du propriétaire de navire, elle-même plafonnée. En 1992, une nouvelle convention (FIPOL 92) signée par quarante et un Etats au 1^{er} janvier

2000 (ils seront cinquante trois au 9 février 2001) a augmenté ce plafond à hauteur de 1,2 milliard de francs.

Enfin, dans le *domaine social*, l'OMI a adopté en 1978 la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, la délivrance de brevets et de veille, une nouvelle convention étant entrée en vigueur en 1997.

De son côté, l'OIT, elle a adopté une série de normes concernant les conditions de travail et de vie à bord des navires.

Quant à **la réglementation communautaire**, elle est fondée, dans une large mesure, sur celle de l'OMI ou la complète. Parmi les mesures qui ont été prises, figurent :

– la directive 94/57CE du Conseil du 22 novembre 1994 : elle établit des règles et normes communes concernant les *sociétés de classification*, c'est-à-dire des organismes habilités à effectuer, pour le compte des Etats membres, l'inspection et la classification des navires. La directive 94/57/CE fixe, dans son annexe, des critères qualitatifs destinés à garantir que seuls les organismes extrêmement fiables et compétents soient autorisés à agir pour le compte des Etats membres ;

– la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant le contrôle de l'Etat du port rend obligatoires les dispositions du Mémorandum de Paris de 1982. Celui-ci prévoit notamment que 25 % de navires étrangers entrant dans un port des dix-neuf Etats signataires doivent être contrôlés. La directive comprend également des exigences spécifiques relatives à l'inspection des navires ;

– la proposition de directive – en cours de discussion – sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, vise à faire respecter les dispositions de la convention MARPOL imposant la fourniture d'installations adéquates dans les ports.

• ***Une réglementation très imparfaitement appliquée***

Les causes d'une telle situation sont diverses. D'une part, l'OMI n'a ni la qualité ni les moyens de faire appliquer les conventions et sanctionner les contrevenants. D'autre part, les différents organes chargés du contrôle n'assument pas pleinement leurs responsabilités.

– S’agissant d’abord de l’*Etat du pavillon* – c’est-à-dire celui dans lequel est immatriculé un navire – il lui incombe de veiller à ce qu’un navire battant pavillon de cet Etat respecte les normes internationales auxquelles ce dernier est partie⁽³⁾.

Or, de diverses manières, les Etats ont renoncé à exercer cette responsabilité.

Soit en autorisant – pour des raisons fiscales et sociales – des non ressortissants à être propriétaires ou à contrôler ses navires marchands, pratique qui est à l’origine des *pavillons de complaisance*. A cet égard, on constate qu’une part croissante de la flotte mondiale des pétroliers est immatriculée sous pavillons dits de « libre immatriculation » qui sont une autre forme des pavillons de complaisance : 35,4 % de la flotte des pétroliers (en tonnage) appartiennent à des sociétés européennes, alors que seulement 15 % de la flotte mondiale de pétroliers est immatriculée sous pavillon d’Etats européens.

Soit les Etats ont délégué leurs fonctions régaliennes à des sociétés privées - sociétés de classification ou sociétés du registre maritime.

Soit enfin, du fait de la déréglementation, les Etats européens ont créé des seconds registres ou « pavillons bis » bénéficiant d’une fiscalité et d’une législation sociale réduites.

– Dans le dispositif de contrôle, interviennent également les *sociétés de classification*. Celles-ci jouent un rôle important : ainsi inspectent-elles la structure des navires. De même, évaluent-elles leur état par rapport aux normes techniques qu’elles fixent afin de délivrer le certificat de classification. En outre, elles agissent pour le compte des Etats du pavillon pour vérifier la conformité du navire aux exigences de sécurité et de respect de l’environnement prévues par les conventions internationales.

⁽³⁾ L’article 5 de la convention sur la haute mer du 29 avril 1958 précise d’ailleurs : « Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi qu’aux conditions d’immatriculation et du droit de battre son pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l’Etat et le navire ; l’Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon ». L’article 10 de la même convention stipule que « tout Etat est tenu de prendre à l’égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne...b) la composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail ».

Or, du fait de la pression commerciale exercée sur les sociétés de classification et de la multiplication des organismes qui opèrent dans ce domaine sans disposer des compétences et de l'expérience suffisantes, la qualité de leurs prestations est de plus en plus contestée. C'est ainsi que dans certains cas – celui de *l'Erika*, en particulier – des sociétés de classification peuvent intervenir pour un même navire, à la fois en tant que déléataire de l'Etat du pavillon et en tant que société de classification mandatée par l'armateur. Ces dysfonctionnements peuvent être également imputés au fait que comme, le souligne la Commission, l'application de la directive 94/57/CE du Conseil, ayant institué un système d'agrément des sociétés de classification, a révélé certaines lacunes, telle que l'absence de contrôle harmonisé et centralisé concernant la procédure d'agrément et les contrôles périodiques des organismes agréés.

– Quant au contrôle exercé par l'*Etat du port*, la directive 95/21/CE ne l'a renforcé que de façon théorique. Le naufrage de *l'Erika* a, en effet, mis en évidence certaines lacunes de ce contrôle, en particulier en ce qui concerne l'inspection des navires présentant statistiquement des risques élevés, soit en raison de leur âge (25 ans dans le cas de *l'Erika*), soit en raison de la nature polluante de leur cargaison.

Car, d'autre part, il est surprenant d'observer que la directive 95/21/CE, n'a imposé aucune obligation d'inspecter un navire. D'ailleurs *l'Erika* n'a pas été contrôlé à Dunkerque.

Son naufrage a, de surcroît permis de constater que, près de vingt ans après l'adoption du Mémorandum de Paris, l'objectif du contrôle de 25 % des navires entrant dans les ports n'était pas atteint. Ce taux s'élève en moyenne à 18 %, la France se situant en 1998 à 13 %. La performance médiocre de notre pays est due, en particulier, à l'insuffisance manifeste des effectifs d'inspecteurs – 54 contre 250 en Grande-Bretagne ou 200 en Espagne -. C'est d'ailleurs pourquoi, le Gouvernement a annoncé son intention de doubler les effectifs.

Il est vrai que le contrôle de l'Etat du port se heurte à certaines limites importantes, qui sont susceptibles d'en limiter l'efficacité :

– l'absence de synergie entre les inspecteurs du port et les sociétés de classification ;

- un temps de contrôle réduit, compte tenu des contraintes et financières du transport maritime ;

- une investigation incomplète, en particulier au niveau de la structure du navire, celle-ci n'étant pas forcément accessible.

Le Rapporteur regrette que l'analyse de la Commission des faiblesses du système actuel n'ait pas plus clairement fait état, même si elles sont abordées à d'autres endroits de la communication, de lacunes importantes que le naufrage de *l'Erika* a de nouveau révélées, telles que l'absence d'un corps de garde-côte européen, ou encore le retard de la législation européenne au regard de celle introduite en 1990 aux Etats-Unis par *l'Oil Pollution Act*, qu'il s'agisse de l'obligation d'équiper les pétroliers d'une double coque ou encore de l'application du principe pollueur-payeur.

➤ Quoi qu'il en soit, pour faire face aux dysfonctionnements qu'elle a constatés, la Commission propose deux séries d'actions :

- au titre des **mesures réglementaires à court terme**, qui font l'objet des trois projets de textes, la Commission propose trois séries de dispositions qui vont au-delà des normes de l'OMI :

- le renforcement des contrôles par l'Etat du port sur les navires manifestement inférieurs aux normes seront bannis des ports de l'Union. Ceux âgés de plus de quinze ans qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une « liste noire », que la Commission publiera tous les six mois ;

- l'assujettissement à des règles plus sévères des sociétés de classification auxquelles les Etats membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. Ainsi, la Commission pourra-t-elle, grâce à une procédure simplifiée, suspendre ou retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence ;

- la généralisation de l'interdiction des pétroliers à simple coque dès 2005 – et non plus 2007, comme prévu par la convention MARPOL -, selon un calendrier analogue à celui de la législation américaine. En effet, cette mesure tient compte du fait que, à partir de 2005, des pétroliers à coque simple bannis des eaux américaines en raison de leur âge, commenceront à opérer dans d'autres régions du monde – y compris l'Union européenne – et y accroîtront le risque de pollution.

➤ Dans une deuxième étape, la Commission envisage des propositions complémentaires dans les domaines suivants :

– **la systématisation des échanges d’informations entre tous les acteurs du monde maritime**, grâce à la base de données EQUASIS. Mise au point depuis 1998 par la Commission et la France, cette base de données recueillera, dès la fin de ce mois, des informations – accessibles par Internet – relatives à la sécurité et à la qualité des performances des navires. Plusieurs Etats (Espagne, États-Unis, Japon, Royaume-Uni, Singapour) et l’OMI ont fait savoir qu’ils étaient disposés à participer au contrôle de la base de données ;

– **l’amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées**. Au-delà de l’obligation pour les navires en transit au large des côtes de la Communauté prévue par une proposition de directive de décembre 1993 – non encore adoptée par le Conseil – la Commission souhaite étudier les modalités de contrôle sur les navires les plus dangereux qui naviguent à l’extérieur des eaux territoriales. Elle précise toutefois que les Etats membres se sont toujours montrés réservés sur cette question, au motif qu’elle pourrait susciter des conflits potentiels avec le droit international de la mer ;

– **l’éventuelle mise en place d’une structure européenne de la sécurité maritime**, dont la tâche première serait de contrôler l’organisation et l’efficacité des contrôles nationaux afin d’en assurer une plus grande uniformisation ;

– **le développement de la responsabilité des différents acteurs du transport maritime du pétrole** : la Commission indique vouloir agir en faveur du relèvement immédiat des limites d’indemnisation fixées par la convention CLC (Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) et la convention internationale portant création d’un fonds d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, c’est-à-dire le FIPOL (dite Convention Fonds).

Aux termes de la convention CLC l’armateur est, en principe, autorisé à limiter sa responsabilité à un montant proportionnel au tonnage du navire. Actuellement, il ne peut dépasser 80 millions d’euros pour les plus gros navires et atteint seulement 13 millions

d'euros dans le cas de *l'Erika*. Quant au fonds, qui est financé par les entreprises réceptionnant les hydrocarbures, il indemnise directement les requérants⁽⁴⁾ dans la limite d'un plafond de 185 millions d'euros. Grâce à une procédure simplifiée d'acceptation tacite, qui a été introduite dans les protocoles de 1992 aux conventions CLC et FIPOL, les limites d'indemnisation pourraient être augmentées d'environ 50 %.

En second lieu, la Commission suggère d'instituer un fonds européen qui aurait pour objet d'indemniser les dommages dus aux marées noires survenues dans les eaux européennes et dont le montant dépasse le plafond du FIPOL. Financé par les importateurs européens d'hydrocarbures de la même façon qu'ils contribuent au FIPOL, ce fonds pourrait indemniser dans la limite d'un plafond d'un milliard d'euros, ce qui permettrait de couvrir toute catastrophe éventuelle. En outre, ce montant correspond à la fois au plafond fixé par les lois fédérales des Etats-Unis pour les pollutions par hydrocarbures et aux régimes d'assurance en vigueur relatifs à la responsabilité civile des armateurs pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La Commission étudiera également la possibilité d'instaurer des règles communautaires consacrant la responsabilité des dommages causés par toute personne – transporteur ou affréteur – ayant provoqué ou contribué à provoquer une pollution par les hydrocarbures. Elle estime que cette mesure améliorera la mise en œuvre du principe pollueur-payeur, en conformité avec le Livre Blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale du 9 février 2000.

Enfin, elle juge nécessaire d'engager une réflexion sur la possibilité d'instaurer un régime communautaire de sanctions pour négligence grave applicables aux armateurs, affréteurs et autres propriétaires de cargaison ayant provoqué ou contribué à provoquer une pollution par hydrocarbures.

• Contenu et portée :

Les mesures proposées par les trois projets de textes vont dans le bon sens, tout en recelant néanmoins de sérieuses insuffisances.

⁽⁴⁾ Il est possible de recourir au Fonds dans trois cas : lorsque les dommages dépassent le montant maximal de la responsabilité de l'armateur ; lorsque l'armateur peut invoquer à sa décharge l'un des motifs prévus dans la convention CLC ; lorsque l'armateur est dans l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations.

1. Des réformes opportunes

1.1 Le renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port

Les modifications introduites dans la directives 95/21/CE visent plusieurs objectifs :

➤ *Le bannissement des eaux européennes des navires identifiés comme étant les plus dangereux*

Il s'agit des navires âgés de plus de quinze ans, qui ont été immobilisés plus de deux fois et battent pavillon d'un Etat figurant sur la « liste noire » des immobilisations établie par le Memorandum de Paris. La Commission publiera tous les six mois la liste des navires ayant fait l'objet d'une mesure d'interdiction.

➤ *L'obligation d'inspecter des navires présentant un risque élevé pour la sécurité maritime et l'environnement marin*

La directive 95/21/CE n'impose actuellement aucune obligation d'inspecter un navire, si bien que, quel que soit le danger potentiel présenté par un navire, la décision de l'inspecter repose sur une sélection effectuée par l'Etat du port. Le mécanisme dit du coefficient de ciblage, introduit en 1998, a constitué un pas important vers l'harmonisation des critères de sélection. Ce coefficient, fondé sur plusieurs critères tels que l'âge, le pavillon ou les immobilisations antérieures, permet d'attribuer un certain nombre de points aux navires, de telle sorte que ceux qui ont le plus grand nombre de points seront inspectés en priorité.

La Commission propose d'instaurer une obligation d'inspection des navires dans deux cas :

– lors de chaque escale effectuée dans un port de l'Union européenne par des navires dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50 points, cette valeur correspondant à des navires qui présentent un risque élevé ;

– lorsque les navires appartiennent à certains catégories de navires⁽⁵⁾ : dès qu'ils ont fait escale dans un port de l'Union

⁽⁵⁾ L'Annexe V de la directive vise les navires citernes pour gaz et produits chimiques de plus de dix ans ; les vraquiers de plus de douze ans ; les pétroliers à coque simple de plus de quinze ans ; certains navires à passagers de plus de quinze ans.

européenne, ces navires font l'objet d'une inspection renforcée annuelle portant sur des éléments techniques qui leur sont communs ou spécifiques. Toutefois, la proposition prévoit la possibilité de ne pas effectuer certains contrôles s'ils ne sont pas matériellement faisables – par exemple l'inspection des citernes d'un pétrolier chargé – ou s'ils risquent de créer des dangers particuliers (explosion) pour le navire, l'équipage ou le port.

En ce qui concerne les pétroliers à simple coque, qu'ils soient ou non pourvus de citernes à ballast séparé⁽⁶⁾, l'âge à partir duquel les inspections renforcées devront être effectuées sera ramené de vingt ou vingt-cinq ans selon les cas à quinze ans.

Enfin, afin de faciliter l'inspection, l'armateur ou le capitaine seront tenus de notifier directement à l'inspecteur, 48 heures avant l'arrivée au port, un certain nombre de renseignements tels que la durée de l'espace, l'état des citernes à ballast et à cargaison.

➤ *L'amélioration du suivi du résultat des inspections*

La Commission propose de rendre obligatoire l'indication, dans le rapport d'inspection, des parties du navire ayant été inspectées, ainsi que la communication d'une copie du rapport d'inspection à l'Etat du pavillon et à la société de classification concernée.

➤ *Le contrôle des documents de garantie financière couvrant le risque de pollution*

Il est prévu que lors de l'inspection d'un navire pétrolier transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, l'inspecteur vérifie que le propriétaire a souscrit une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour les dommages causés en cas de pollution. Il s'agit là d'une obligation imposée par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, modifiée par son protocole de 1992.

⁽⁶⁾ L'objectif des citernes à ballast séparé est de réduire les risques de pollution opérationnelle en assurant que l'eau de ballast ne sera jamais en contact avec des hydrocarbures. En outre, leur localisation défensive vise à placer les citernes à ballast séparé aux endroits où l'impact d'un échange ou d'une collision risque d'être le plus grave.

➤ *La transparence des informations concernant les navires inspectés ou immobilisés*

Feront l'objet d'une publication : l'identité de l'affréteur et le type d'affrètement ; les renseignements sur la dernière inspection renforcée menée au titre du contrôle par l'Etat du port ; l'indication d'une mesure prise à la suite d'une immobilisation.

➤ *L'amélioration du suivi de la directive*

Les Etats membres sont tenus – chaque année et non plus tous les trois ans – de transmettre à la Commission les données concernant le nombre d'inspecteurs affectés au contrôle des navires et les mouvements de navires, ceux-ci étant classés selon différents critères – âge, pavillon, taille, etc.

1.2 L'assujettissement des sociétés de classification à des règles plus sévères

Les modifications apportées à la directive 94/57/CE du Conseil portent sur les points suivants :

➤ *La révision du régime d'agrément communautaire des sociétés de classification*

La révision proposée vise à harmoniser le régime d'agrément, au travers d'une procédure centralisée. *L'octroi et le retrait d'agrément* sont décidées par la Commission, selon la procédure de la comitologie, c'est-à-dire par un comité composé de représentant des Etats membres et présidé par un représentant de la Commission.

De même, la Commission se voit conférer la possibilité – réservée jusqu'à présent aux Etats – de décider *la suspension de l'agrément* pour une durée d'un an selon la procédure de comitologie.

Les décisions sont prises compte tenu de la qualité des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution consignées dans le registre et évaluées en fonction de tous les navires qui y sont inscrits, indépendamment de leur pavillon. Ces performances deviennent une condition essentielle de l'octroi et du maintien de l'agrément. C'est ainsi que ce dernier sera suspendu, dans l'hypothèse où un organisme dont les performances régressent en matière de sécurité et de prévention de

la pollution ne prend pas les mesures correctives nécessaires réclamées par la Commission.

Son intervention sera d'ailleurs appelée à s'étendre d'autant qu'elle effectuera conjointement avec les Etats l'inspection des organismes agréés pour vérifier qu'elles satisfont aux critères fixés dans l'annexe de la directive. La Commission fait observer que ce nouveau système d'inspections contribuera à alléger le fardeau des Etats membres, qui sont actuellement obligés d'inspecter tous les organismes agissant pour leur compte, de rédiger et de communiquer les rapports relatifs à ces inspections.

➤ *La responsabilité financière des sociétés de classification*

Cette responsabilité est désormais harmonisée sur la base des principes suivants :

– elle est illimitée en cas d'acte, d'omission volontaire ou de négligence grave ;

– elle est limitée à 5 millions ou à 2,5 millions d'euros, selon la nature du dommage et la gravité de la faute commise par la société de classification.

➤ *Le renforcement des exigences à respecter par les organismes agréés*

Les nouvelles exigences reflètent plusieurs préoccupations de la Commission :

Son objectif consiste d'abord à transposer dans la directive 94/57/CE les principales dispositions de l'accord sur le transfert de classe dit « accord TOC » (*Transfer of Class*), conclu par l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). Cet accord vise à interdire la pratique consistant à modifier le classement des navires pour éviter d'effectuer les réparations nécessaires (« *Class hopping* »). La Commission souhaite ainsi contraindre l'organisme cédant à communiquer l'ensemble du dossier du navire à l'organisme cessionnaire au moment du transfert de classe, de telle sorte que ce dernier ait une vision complète de l'état du navire.

En second lieu, dans un souci de transparence, les organismes agréés devront communiquer davantage d'informations sur la flotte

inscrite à leur registre, ainsi que sur les modifications, suspensions et retraits de classement.

De même, en vue d'améliorer la qualité des prestations des sociétés de classification, il est proposé :

– d'une part, de leur imposer l'obligation de définir, entre leurs services centraux et régionaux, des principes clairs en matière de responsabilité et de contrôle, et de prévoir la possibilité de visiter leurs succursales régionales à l'occasion des inspections périodiques auxquelles les organismes doivent se soumettre ;

– d'autre part, de les contraindre à fixer des objectifs et des méthodes destinés à mesurer leurs propres performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

Enfin, par les dispositions prévoyant l'obligation pour les Etats d'appliquer les conventions internationales auxquelles ils sont partie, la Commission a défini de manière plus précise la teneur de l'acquis communautaire, que les Etats membres doivent respecter dans le domaine de la sécurité maritime. Cet aspect revêt une importance particulière compte tenu du prochain élargissement de la Communauté, qui devrait concerner Malte et Chypre, en particulier, dont les flottes se classent au quatrième et au sixième rang mondial.

1.3 L'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque

A la suite de l'échouement du pétrolier « *Exxon-Valdez* » le 24 mars 1989 au large des côtes de l'Alaska, les Etats-Unis ont pris, par le vote de l'*Oil Pollution Act*, la décision d'imposer l'obligation aux nouveaux pétroliers d'être équipés d'une double coque, celle-ci étant destinée à protéger les citernes de cargaison contre l'avarie et à réduire le risque de pollution.

Les pétroliers à simple coque existants se verront interdire l'accès aux eaux américaines - à moins qu'ils ne se conforment aux nouvelles dispositions - selon un calendrier variant selon leur âge et leur tonnage. On distingue ainsi deux grandes catégories :

– les pétroliers pour lesquels l'interdiction prend effet après le 1^{er} janvier 2010 : il s'agit de tous les pétroliers à simple coque de plus de 5.000 tonnes sans double fond ou double muraille.

L'interdiction leur sera applicable à partir de 2005 s'ils ont 23 ans, ou 25 ans pour les pétroliers de plus de 30.000 tonnes ;

– les pétroliers qui ne pourront plus naviguer dans les eaux américaines après le 1^{er} janvier 2015. Ce sera le cas des pétroliers à simple coque de plus de 5.000 tonnes équipés d'un double fond ou d'une double muraille et des pétroliers à simple coque de moins de 5.000 tonnes. Entre 2005 et 2015, les pétroliers de plus de 5.000 tonnes seront retirés lorsqu'ils atteindront l'âge de 30 ans ou 28 ans pour les pétroliers de plus de 30.000 tonnes. Dans le cas des pétroliers de moins de 5.000 tonnes, une limite d'âge n'a pas été fixée.

L'OMI a réagi à la décision unilatérale des Etats-Unis en adoptant des amendements à la Convention MARPOL 73/78 en juillet 1993. Ces amendements ont prévu que les pétroliers livrés à partir du 6 juillet 1996 devraient être conformes aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conception équivalentes définies à l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78. Ils ont également fixé les modalités d'application de ces dispositions aux pétroliers à simple coque de plus de 20.000 tonnes livrés avant le 6 juillet 1996. Avant l'expiration d'un délai de 25 ans, ou dans certains cas de 30 ans après la date de leur livraison, ils devront s'équiper d'une double coque ou de normes de conception équivalentes. Par conséquent, les pétroliers à simple coque qui ne se conforment pas aux dispositions de la Convention MARPOL 73/78 en matière de citerne à ballast séparé⁽⁷⁾ ne seront plus autorisés, au niveau international, à naviguer après 2007 ou dans certains cas après 2012, à moins qu'ils ne se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou à des normes de conceptions équivalentes définies à l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78. Pour les pétroliers à simple coque existants qui sont conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 en matière de citernes à ballast séparé, cette échéance est fixée au plus tard à 2026.

En raison des échéances différentes prévues respectivement par *l'Oil Pollution Act* et la Convention MARPOL 73/78, les pétroliers à simple coque qui ne seront plus autorisés à naviguer dans les eaux américaines à partir de 2005, risquent de naviguer notamment dans

⁽⁷⁾ L'objectif des citernes à ballast séparé est de réduire les risques de pollution opérationnelle en assurant que l'eau de ballast ne sera jamais en contact avec des hydrocarbures. En outre, leur localisation défensive vise à placer les citernes à ballast séparé aux endroits où l'impact d'un échange ou d'une collision risque d'être le plus grave.

les eaux européennes, jusqu'à ce qu'ils se conforment aux dispositions de la convention MARPOL 73/78. D'après une étude de la Commission, 15 % en moyenne des pétroliers seront interdits dans les eaux américaines, au cours de la période 2000–2005, alors qu'ils pourront toujours naviguer en vertu de la convention MARPOL 73/78.

C'est pour faire face à ces perspectives préoccupantes que la Commission propose d'aligner le calendrier prévu par la Convention MARPOL 73/78 sur celui de *l'Oil Pollution Act*.

Dans cette perspective, la Commission préconise deux séries de mesures.

➤ En premier lieu, **elle modifie les limites d'âge et les échéances prévues par la Convention MARPOL 73/78**

– les pétroliers à simple coque dits « pré-MARPOL » (transporteurs de brut d'un port en lourd⁽⁸⁾ égal ou supérieur à 20.000 tonnes ainsi que les transporteurs de produits pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 30.000 tonnes) âgés de 23 ans et non plus de 25 ou 30 ans ne seront plus autorisés à naviguer dans les eaux européennes après 2005 et non plus 2007 ou 2012, à moins qu'ils ne s'équipent d'une double coque. En outre, la possibilité d'être dotés de variantes de la double coque ne sera pas autorisée :

– pour les pétroliers dits MARPOL à simple coque de la même taille que les pétroliers « pré-MARPOL », mais équipés de citernes à ballast séparé, ils devront se conformer aux nouvelles dispositions. au plus tard le 1^{er} janvier 2010, lorsqu'ils atteignent l'âge de 28 ans ;

– enfin, la proposition de règlement fixe une limite d'âge de 25 ans pour les pétroliers de taille inférieure à celle des pétroliers pré-MARPOL et MARPOL non équipés de citernes à ballast séparé et de 30 ans pour ceux qui le sont, ainsi que la date d'échéance du 1^{er} janvier 2015 à partir de laquelle aucun pétrolier à simple coque de cette catégorie ne sera autorisé à naviguer dans les eaux européennes.

D'après les estimations de la Commission, le système proposé entraînera, pour ce qui concerne la catégorie de navires MARPOL le retrait d'environ 70 % des 2000 navires à coque simple existant

⁽⁸⁾ Le tonnage de port en lourd comprend la cargaison, le carburant et l'avitaillement embarqués sur un navire.

dans le monde entier sur la base de la limite d'âge (28 ans) avant 2010 et environ 30 % sur celle de l'échéance 2010.

S'agissant de la dernière catégorie, la combinaison des limites d'âge (25 ou 30 ans) avec l'échéance de 2015 entraînera le retrait progressif de 70 % (2000 navires) avant 2015 sur la base de la limite d'âge tandis que les 30 % restants devront être retirés sur celle de l'échéance 2015.

En raison du grand nombre de navires qui devra être retiré sur la base des échéances de 2010 et 2015, la Commission fait observer que la continuité de l'approvisionnement en pétrole et de la distribution en Europe pourrait être temporairement perturbée si le tonnage à double coque était insuffisant. Toutefois, elle se réfère aux principales associations de constructeurs selon lesquelles dans un avenir prévisible l'offre de navires de commerce dépassera la demande.

Les dispositions de la proposition de règlement s'appliqueront aux pétroliers d'un port en lourd⁽⁹⁾ égal ou supérieur à 600 tonnes.

Ce seuil a été fixé pour tenir compte de l'importance dans les échanges intra-communautaires des pétroliers dont le tonnage est intermédiaire entre 600 et 20.000 tonnes pour ce qui concerne les transporteurs de brut et entre 600 et 30.000 pour les transporteurs de produits livrés.

➤ En second lieu, la proposition de règlement prévoit des **mesures d'accompagnement**.

Celles-ci s'inspirent de principes analogues à ceux d'un règlement du Conseil du 21 novembre 1994⁽¹⁰⁾ en application desquels les pétroliers les plus respectueux de l'environnement bénéficient d'une réduction des redevances portuaires.

La proposition de règlement, qui prévoit l'abrogation de ce texte, met en place un nouveau système d'incitation financière qui prévoit une réduction des redevances portuaires dues par les pétroliers munis d'une double coque ou d'une norme de conception équivalente et une surtaxe sur les redevances pour les pétroliers qui

⁽⁹⁾ Le tonnage de port en lourd comprend la cargaison, le carburant et l'avitaillement embarqués sur un navire.

⁽¹⁰⁾ Ce règlement concerne la mise en œuvre de la résolution A 747(18) de l'OMI relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé.

ne se sont pas encore conformés aux nouvelles dispositions. Pour permettre aux fournisseurs de services portuaires et de pilotage d'équilibrer leurs recettes, la réduction sera dégressive et la surtaxe progressive, en fonction de l'âge du navire dans les deux cas.

Cette taxation différenciée cessera d'être appliquée lorsque prendra fin l'introduction accélérée des dispositions instaurant la double coque.

Enfin il est prévu de notifier le règlement à l'OMI lorsqu'il aura été adopté. Cette notification est conforme aux dispositions de l'article 211, paragraphe 3 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, qui permet aux Etats côtiers d'imposer des conditions particulières pour l'entrée de navires étrangers dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou pour une relâche à leurs terminaux *off-shore*.

2 – Des mesures insuffisantes

Bien que les mesures proposées par la Commission aillent dans le même sens que celles qui ont pu être suggérées en France - par le Gouvernement ou le Conseil économique et social⁽¹¹⁾ ou par le Parlement européen, le Rapporteur considère qu'elles ne sont pas tout à fait à la hauteur des enjeux, tels que notre Délégation les a envisagés dans des conclusions récentes. Nous avons, en effet, souligné « *la nécessité de renforcer les règles de sécurité pour le transport maritime dans les domaines de la prévention, de la répression et de l'incitation et de créer un espace maritime européen* »⁽¹²⁾.

Pour le Rapporteur, les propositions de la Commission présentent le défaut majeur de ne pas permettre à l'Europe de combler son retard par rapport à la législation américaine, du fait de l'absence de mesures sur trois séries de points majeurs :

- la création d'un corps de garde-côtes européen ;
- la responsabilisation des propriétaires de navires et d'installations ;
- la protection du cabotage communautaire.

⁽¹¹⁾ Ces mesures seront évoquées ci-après.

⁽¹²⁾ Conclusions sur le rapport d'information d'Alain Barrau, *Propositions pour la présidence française de l'Union européenne* (n° 2138).

➤ Il est clair que si les Etats-Unis n'ont pratiquement pas connu de catastrophes analogues à celles de l'*Exxon Valdez*⁽¹³⁾, c'est grâce au dispositif extrêmement efficace prévu par l'*Oil Pollution Act*.

La loi établit ainsi l'autorité et la compétence du Président des Etats-Unis, c'est-à-dire de l'Administration fédérale, pour assurer dans le cadre du Plan national d'Urgence, les opérations de nettoyage ou d'élimination des risques potentiels de pollution.

Deux dispositions particulières facilitent la rapidité et l'efficacité des interventions de récupération et de nettoyage :

- l'ensemble des tâches - préparation, surveillance, contrôle et coordination - sont placées sous l'autorité d'un seul et unique organisme fédéral : l'Administration des *Coast Guards*,

- les propriétaires de navires ou d'installations (ports, plateformes pétrolières) sont tenus de préparer leur propre plan d'intervention, compatible avec le Plan National d'Urgence. Ces plans, approuvés par l'Administration, et nécessaires pour obtenir l'autorisation de pénétrer dans les eaux territoriales, doivent identifier la personne responsable et les moyens dont dispose le propriétaire du navire ou de l'installation concernée pour faire face aux risques de pollution. Ces moyens peuvent être propres ou être sous-traités à des sociétés de service locales.

La Commission a estimé qu'« *Il serait peu réaliste, ou tout au moins prématuré, d'envisager la mise en place d'une structure opérationnelle intégrée, une garde-côte européenne, dont l'action se substituerait à celle des administrations maritimes nationales* ». Elle fait valoir que, à la différence des Etats-Unis, qui disposent d'une unité de structure et donc d'une grande facilité pour imposer des procédures uniformes et en vérifier le respect, l'Union européenne doit compter avec la diversité des traditions administratives de ses Etats membres.

Sans ignorer cette diversité, le Rapporteur craint toutefois que cette position trop frileuse de la Commission ne soit un alibi destiné à justifier son immobilisme. En outre et surtout, en l'absence de

⁽¹³⁾ D'après les renseignements fournis par le Poste d'expansion économique de Washington, le nombre de gallons de pétrole perdus en mer par millions de gallons transportés est passé de 48 en 1988 à 1 en 1997, alors que le nombre de pollutions accidentelles a été réduit de 38 en 1990 à 8 en 1997.

structure forte de contrôle, on peut redouter que le système d'inspection renforcée ne soit fragilisé.

➤ S'agissant de la responsabilité du propriétaire du navire et des installations, Mme Loyola de Palacio, Commissaire européenne en charge des Transports a déclaré, lors du Conseil Transports du 28 mars dernier, que cette question ferait partie d'un deuxième paquet de directives à venir. A cet égard, il eût été toutefois préférable, comme l'a demandé la France de prévoir un seul paquet.

En outre, on peut s'étonner, compte tenu des difficultés auxquelles se heurtent les victimes du naufrage de *l'Erika*, que la Commission juge efficace le régime de responsabilité civile en vigueur pour les dommages dus à la pollution pour les hydrocarbures.

Or, sur ce point, *l'Oil Pollution Act*, prévoit des mesures qui mériteraient d'être prises en considération. Outre qu'elle pose le principe de la responsabilité sans faute du propriétaire du navire ou de l'installation, elle prévoit :

– l'obligation pour tout propriétaire d'un navire de plus de 300 tonnes, ou de tout navire transportant du pétrole dans la zone économique exclusive, à destination d'un port américain, de prouver qu'il est financièrement capable de faire face à la responsabilité maximale calculée pour ce type de navire ;

– l'affectation à un fonds des produits des dommages, indemnités et pénalités dus à l'Etat fédéral par les responsables de pollutions accidentelles. Le fonds est autorisé à participer, à hauteur de un milliard de dollars par accident, aux dépenses immédiates de récupération ou de nettoyage et à prendre en charge les dommages non couverts. De 1990 à 1994, le fonds a été alimenté par une taxe de cinq cents par baril de pétrole transporté. Il est devenu rapidement excédentaire et sa principale ressource est aujourd'hui constituée par les intérêts des montants déposés au Trésor, qui s'élèveraient en 1998 à 51 millions de dollars, pour un total de dépenses de 54,8 millions de dollars.

➤ Enfin, même si la législation américaine sur le cabotage issue du *Jones Act* de 1920 est critiquable en raison de son caractère protectionniste, elle n'en contribue pas moins à renforcer notablement l'impact de *l'Oil Pollution Act*. Elle réserve en effet le

cabotage entre ports des Etats-Unis aux navires américains, construits aux Etats-Unis et armés par des équipages nationaux.

Ce rappel amène le Rapporteur à regretter que la Commission n'ait pas estimé utile de reprendre le projet de création du registre communautaire *Euros* prévu par une proposition de règlement du Conseil du 2 août 1989.

Il imposait que, sur les navires immatriculés sur ce registre, tous les officiers et au moins la moitié du reste de l'équipage soient ressortissants d'un Etat membre, l'autre moitié devant être traitée conformément à la recommandation n 109 de l'OIT (Organisation internationale du travail), c'est-à-dire aux conditions nationales du marin embauché. Il prévoyait aussi de conférer aux armateurs remplissant ces conditions le statut d'armateur « européen », les autorisant à participer au cabotage intra-communautaire. Ce projet n'a pu voir le jour, car la profession l'a jugé moins attrayant que les différents registres déjà mis en place dans divers Etats de la Communauté, permettant de recruter plus facilement des ressortissants de pays tiers. Or, pour lutter contre la concurrence déloyale des navires battant pavillon de complaisance, il est pourtant impératif de réserver le cabotage communautaire aux seuls navires immatriculés au registre communautaire.

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

D'après l'avis du Conseil d'Etat, la proposition modifiant la directive 95/21/CE entraînera la modification de la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

• **Réactions suscitées et état d'avancement de la procédure communautaire :**

➤ Antérieurement à la présentation des propositions de la Commission, diverses initiatives ont été prises en France.

Le Gouvernement a adressé des memoranda à la Commission européenne, à l'OMI et au FIPOL ordonnés autour de trois axes : prévenir (signalement des navires, harmonisation sociale et élimination des simples coques); contrôler (amélioration du contrôle de l'Etat du port et de celui des sociétés de classification) et responsabiliser (amélioration de l'information et réforme du FIPOL).

En outre, le Gouvernement a signé, le 10 février 2000, une **Charte de la sécurité des transports maritimes pétroliers** avec des professionnels – dont les sociétés pétrolières Totalfina, BP France, Shell-France et ESSO.

- **L'Assemblée nationale** a décidé le 20 janvier dernier de créer une commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants.

- **Le Conseil Economique et social** a publié un rapport sur les causes et les conséquences du naufrage de l'Erika le 5 avril dernier. Parmi les propositions suggérées, le Rapporteur relèvera en particulier : l'organisation d'une force européenne de sécurité maritime ; la mise en place d'une taxation pour services rendus appliqués aux navires marchands, en commençant par les transports dangereux, en vue de financer des activités d'inspection et de contrôle conduites par les Etats et demain par l'OMI. A cet égard, le Rapporteur relève que cette proposition est très proche de celle préconisée par notre Délégation dans ses conclusions sur le rapport de Charles Josselin « *La sécurité maritime : un défi européen et mondial* » présenté sous la précédente législature (n° 1482). La Délégation avait en effet proposé la création d'une taxe de sécurité maritime perçue au plan européen et affectée au financement du renforcement des contrôles ; cette taxe, qui devait être d'un taux faible, serait assise sur les marchandises transportées par voie maritime.

➤ Lors du **Conseil transports du 28 mars dernier**, plusieurs points ont été évoqués :

- *La nécessité de prendre des mesures nouvelles*

Les Pays-Bas et la Grèce ont souhaité que les causes du naufrage de l'Erika soient définitivement établies avant de prendre des mesures nouvelles. La France a rappelé que les conclusions de l'enquête avaient été rendues publiques et qu'elles confirmaient les conclusions tirées d'autres accidents. L'Allemagne et l'Espagne ont souligné qu'il fallait réfléchir également à la mise en œuvre de l'acquis et aux dispositifs techniques à mettre en œuvre en cas d'accident.

- *Les normes communautaires ou action dans le cadre de l'OMI*

Plusieurs délégations (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Danemark, Irlande, Grèce et Finlande), s'agissant notamment de **l'élimination des simples coques**, ont souligné que les discussions devaient avoir lieu à l'OMI et ont émis des réserves sur l'instauration d'un dispositif communautaire. L'Italie a précisé que le débat principal devait avoir lieu à l'OMI mais qu'une initiative communautaire pouvait être utile. La Belgique a, au contraire, souligné qu'il ne fallait pas tirer parti des difficultés d'action au niveau mondial pour ne rien faire à celui de l'Union européenne. Le Luxembourg s'est déclaré d'accord avec l'ensemble des propositions de la Commission. La France a indiqué qu'elle soutenait la démarche de la Commission et qu'elle avait présenté ses propositions à tous les acteurs concernés.

- *L'amélioration des contrôles*

La totalité des délégations s'est exprimée en faveur du principe d'un renforcement du **contrôle des sociétés de classification et de l'état du port**. Certains soulignant toutefois que la responsabilité principale incombait à l'état du pavillon. L'Allemagne a souligné que le renforcement du contrôle serait inopérant en l'absence de sanctions dissuasives, notamment au plan économique, et d'un contrôle du contrôle.

- *L'élimination des navires à simple coque*

Plusieurs délégations ont émis des doutes ou des interrogations sur l'opportunité d'une accélération du calendrier Marpol. Le Royaume-Uni, l'Espagne et la Belgique se sont interrogés sur l'incidence d'une telle mesure sur le coût de l'approvisionnement en énergie de l'Europe. La Grèce s'y est opposée.

- *Le facteur humain*

Les délégations allemande, danoise et espagnole ont souligné l'importance du facteur humain et la nécessité d'améliorer la formation et la professionnalisation des équipages, principalement dans le cadre de l'OMI.

- *La responsabilité des opérateurs et la réforme du Fipol*

La Finlande a indiqué qu'elle considérait que le dispositif actuel fonctionnait convenablement et qu'il fallait se limiter à une augmentation des plafonds d'indemnisation. L'Irlande a indiqué qu'elle souhait une coordination des positions communautaires. La délégation italienne a souligné que la nécessaire augmentation du plafond d'indemnisation ne résolvait pas tous les problèmes et qu'il fallait encourager l'utilisation de navires présentant moins de risques.

Mme Loyola de Palacio, Commissaire européenne en charge des transports, s'est félicitée du bilan globalement positif de la discussion. Elle a insisté sur la nécessité de prendre des mesures au niveau communautaire en soulignant que l'OMI ne pouvait prendre des mesures aussi rapidement que la Communauté. Elle a souligné qu'elle ne pouvait accepter *« que l'Europe se transforme en poubelle après l'entrée en vigueur des mesures américaines »*, en accueillant les navires dont ne voulaient plus les Etats-Unis.

La présidence portugaise a conclu les discussions en chargeant le COREPER d'examiner les propositions de la Commission afin de permettre des progrès lors du prochain Conseil « Transports ». Elle a également noté, dans ses conclusions, la nécessité d'une approche coordonnée de la réforme du Fipol portant sur l'augmentation du plafond d'indemnisation, en vue notamment de permettre une meilleure couverture des dommages environnementaux.

Le groupe Transports a déjà tenu deux réunions au cours desquelles la responsabilité des sociétés de classification a fait l'objet de larges discussions.

- **Calendrier prévisionnel :**

Au cours du Conseil Transports du 28 mars dernier, l'idée – approuvée par la France – de conclusions stratégiques d'ensemble pour le Conseil du mois de juin a été évoquée.

- **Conclusion :**

Si l'Europe ne peut régler à elle seule les problèmes de la sécurité maritime, il serait néanmoins regrettable qu'elle se retranche derrière l'OMI pour s'abstenir d'agir ou, comme c'est le cas des présentes propositions, qu'elle se satisfasse de demi-mesures.

La première attitude dans le passé, est l'une des principales raisons pour lesquelles l'Europe a tant tardé à réagir aux mesures unilatérales des États-Unis. La deuxième attitude n'est pas moins critiquable. L'Europe ne peut s'affirmer comme une puissance ni mener une politique maritime digne de ce nom sans se doter des instruments indispensables.

C'est pourquoi le Rapporteur estime nécessaire de formuler deux séries de propositions, dans l'esprit des conclusions adoptées le 3 février dernier et de celles adoptées par la Délégation sous la précédente législature sur le rapport de M. Charles Josselin – *La sécurité maritime : un défi européen et mondial*.

En premier lieu, il conviendrait de compléter les dispositions préconisées par la Commission par des mesures fortes : instauration d'un corps de garde-côtes européen ; consécration très nette du principe pollueur-payeur, ce qui responsabiliserait davantage le propriétaire du navire, sans qu'il soit nécessaire d'attendre la mise en œuvre du Livre Blanc sur la responsabilité environnementale, comme le suggère la Commission ; reprise du projet de registre communautaire *Euros* ; instauration, comme l'avait proposé le rapport Josselin, d'une taxe de sécurité maritime communautaire affectée au financement du renforcement des contrôles.

En second lieu, il serait souhaitable que l'Union européenne prolonge son action au plan international, à la fois auprès de l'OMI et de l'OIT. Elle devrait agir en vue de la reconnaissance au profit de l'OMI de moyens de contrôler l'application des conventions et règlements qu'elle publie et, à cette fin, d'un pouvoir de sanction.

De même est-il important que la France et l'Union européenne se donnent les moyens d'appliquer les normes sociales. Dans cette perspective, il serait nécessaire qu'elles prennent l'initiative d'une campagne de ratification des conventions de l'OIT relative aux marins, afin d'en accélérer l'entrée en vigueur.

La France pourrait donner l'impulsion nécessaire à ces diverses propositions dans le cadre de la présidence de l'Union européenne qu'elle assurera à partir du 1^{er} juillet prochain.

La présentation de cette communication a été suivie d'un débat.

M. Daniel Paul a déclaré partager les analyses du rapporteur. Si l'existence d'une organisation internationale comme l'OMI est une

bonne chose, on ne peut que déplorer son immobilisme. Evoquant le mécontentement des populations vivant sur le littoral souillé, il a souligné que, pour celles-ci, les conséquences d'accidents comme celui de l'*Erika* constituent une véritable atteinte à la souveraineté de l'Etat et mettent en cause la liberté d'entreprendre. Il a appelé de ses vœux la création d'un espace maritime européen, respectueux des spécificités nationales, soutenant ainsi la proposition du Président Alain Barrau. Il a souhaité que l'Union européenne puisse faire évoluer l'OMI par ses initiatives, comme les Etats-Unis l'ont fait avec leur loi de 1990.

Ayant insisté sur l'idée que l'Etat du pavillon devait assumer des responsabilités, il a souhaité que des pays candidats comme Malte et Chypre se dotent d'une administration maritime efficace. Rappelant que la responsabilisation des pollueurs passait nécessairement par l'identification des armateurs, il a demandé que les bateaux pénétrant dans l'espace maritime européen soient dotés d'une assurance permettant de couvrir les dommages : l'*Erika* était assuré pour seulement 80 millions de francs, alors que le coût des dommages est évalué à 1,2 milliard de francs.

M. Daniel Paul a par ailleurs déploré l'absence de coopération entre les Etats membres pour la prévention de ce genre d'accidents en Mer du Nord, dans l'Atlantique et en Méditerranée. Il a estimé nécessaire d'interdire à un navire ayant à bord des déchets de suite de quitter un port européen, avant de déplorer que seuls deux ports français, Marseille et Le Havre, disposaient des installations nécessaires pour traiter ces déchets. Il a souhaité que les prochaines directives proposées par la Commission européenne établissent des règles strictes en ce domaine. Il a regretté que la proposition de directive ne prévoie des inspections que pour les pétroliers transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, méconnaissant ainsi le problème posé par les paquebots ayant plusieurs dizaines de milliers de tonnes de carburant dans leurs réservoirs. S'agissant de la double coque, il a observé que les professionnels avaient des avis partagés sur son efficacité, même si, sous l'influence des Etats-Unis, la réglementation tendait à en généraliser l'usage. Le projet de navire à double pont, en construction à Saint-Nazaire, lui semble présenter des garanties équivalentes.

S'agissant enfin du cabotage, il a rappelé que la législation américaine le réservait aux navires construits aux Etats-Unis et armés par des équipages nationaux. Il a estimé que la

réglementation communautaire devait s'inspirer de ce dispositif pour confier le cabotage entre ports européens aux navires battant pavillon d'un Etat membre et ayant un équipage composé de marins ayant la nationalité de celui-ci.

M. Pierre Brana, regrettant que la réglementation ne soit améliorée que postérieurement à des catastrophes, a souhaité que les initiatives communautaires s'attachent également à la réglementation du transport des déchets nucléaires. Il a observé que l'immobilisme de l'OMI résultait de la répartition des voix des membres, qui est proportionnelle au tonnage des navires enregistrés, ce qui renforce l'influence des pays délivrant des pavillons de complaisance.

A l'issue de ce débat, la Délégation a décidé de déposer la proposition de résolution élaborée par le rapporteur et modifiée pour tenir compte de préoccupations exprimées par MM. Daniel Paul et Pierre Brana.

**PROPOSITION DE RESOLUTION
DEPOSEE PAR LA DELEGATION**

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la sécurité maritime du transport pétrolier ;

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) ;

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/57/CE du Conseil 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 ;

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (COM (2000) 142 final/E 1440) ;

Considérant que le naufrage du pétrolier *Erika* survenu le 12 décembre 1999 au large des côtes de la Bretagne a de nouveau mis en évidence l'application très imparfaite et les lacunes des normes internationales et communautaires en matière de sécurité du transport maritime ;

Considérant que l'ampleur des dommages écologiques impose la mise en place rapide d'une réglementation communautaire propre à renforcer la sécurité maritime dans l'Union européenne ;

Considérant que la communication et les trois propositions susvisées tendent à : renforcer le contrôle de l'Etat du port sur

les navires ; instaurer un contrôle plus étroit des sociétés de classification au moyen d'une procédure d'agrément centralisée et harmonisée ; généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque selon un calendrier analogue à celui de la législation américaine ;

Considérant toutefois que, du fait de certaines lacunes majeures, les propositions formulées par la Commission européenne ne sont que très partiellement à la hauteur des enjeux ;

1. Approuve le principe des dispositions contenues dans les propositions susvisées tout en souhaitant, d'une part, que l'inspection d'un navire pétrolier prévue par la proposition de directive susvisée modifiant la directive 95/21/CE du Conseil soit étendue aux navires pétroliers transportant plus de 2.000 tonnes de carburant et, d'autre part, que le champ d'application de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires – dite MARPOL – soit étendu aux navires transportant des déchets nucléaires ou des produits chimiques ;

2. Regrette néanmoins que ces dispositions ne répondent que partiellement aux conclusions adoptées par la Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne le 3 février 2000, par lesquelles elle a « *souligné la nécessité de renforcer les règles de sécurité pour le transport maritime dans les domaines de la prévention, de la répression et de l'incitation et de créer un espace maritime européen* » ;

3. Constate, en effet, l'absence de mesures concernant la création d'un corps de garde-côtes européen, à défaut duquel le régime d'inspection préconisé par la Commission européenne risque d'être fragilisé ; la consécration du principe pollueur-payeur, en vue de responsabiliser le propriétaire du navire ou de la cargaison et de donner une traduction concrète et immédiate à l'article 174 du traité instituant la Communauté européenne ; la reprise de la proposition de règlement du Conseil sur le registre communautaire et la navigation sous pavillon communautaire ; la création d'une taxe de sécurité maritime communautaire assise sur les marchandises transportées par voie maritime ;

4. Juge nécessaire que l'Union européenne prolonge son action en vue, d'une part, de donner à l'OMI les moyens de contrôler l'application des conventions et règlements qu'elle publie et d'en sanctionner les manquements, d'autre part, de prendre l'initiative d'une campagne de ratification des conventions de l'OIT relatives aux marins, afin d'en accélérer l'entrée en vigueur ;

5. Demande, en conséquence, aux autorités françaises de donner l'impulsion nécessaire à la mise en œuvre rapide des actions précitées dans le cadre de la présidence de l'Union européenne.

DOCUMENT E 1444

PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL
concernant la conclusion de l'accord sous forme d'échange
de lettres relatif à l'application provisoire du protocole fixant
les possibilités de pêche

COM (00) 220 du 14 avril 2000

• Base juridique :

Article 300, paragraphe 2, du traité CE.

• Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :

19 avril 2000.

• Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :

5 mai 2000.

• Avis du Conseil d'Etat :

En droit interne, la décision envisagée aurait, par son objet, le caractère d'un traité de commerce au sens de l'article 53 de la Constitution.

• Motivation et objet :

Conformément à l'accord de pêche conclu entre la Communauté européenne et le Gouvernement de l'Ile Maurice, les possibilités de pêche ouvertes aux flottes communautaires et la compensation financière allouée en contrepartie à l'Ile Maurice font l'objet de protocoles périodiquement renouvelés. Le dernier protocole étant venu à échéance le 30 novembre 1999, la présente proposition de décision tend à permettre l'application provisoire du protocole conclu pour la période suivante, soit du 3 décembre 1999 au 2 décembre 2002.

• **Appréciation au regard du principe de subsidiarité :**

La politique commune de la pêche est de la compétence exclusive de la Communauté européenne.

• **Contenu et portée :**

La proposition de décision contient l'indication des possibilités de pêche ouvertes aux navires battant pavillon communautaire dans les eaux mauriciennes ; l'accord en forme d'échange de lettres qui lui est annexé pose le principe de l'application provisoire du nouveau protocole triennal, emportant le versement provisionnel d'un tiers de la compensation financière prévue par le protocole avant le 2 juin 2000.

La portée du nouveau protocole triennal peut être appréciée à la lecture de la proposition de règlement du 18 avril 2000, qui en autorise la conclusion à titre définitif. Il en ressort que, comme pour la période triennale précédente, les licences de pêche dont l'accord prévoit l'octroi sont destinées aux navires thoniers (43 thoniers senneurs, dont 20 battant pavillon français, 40 palangriers de surface, dont 13 battant pavillon français) et aux navires pêchant à la ligne, tous sous pavillon français.

Le volume de captures permis par le nouveau protocole est de 5.500 tonnes (contre 7.500 tonnes pour la période précédente, soit une diminution de 27 %).

La compensation financière proprement dite s'élèvera pour l'ensemble des trois années à 618.750 euros, en diminution de 49 % par rapport à la période précédente. Cependant le protocole reconduit, selon une formule d'ailleurs traditionnelle dans les accords de pêche, la participation de la Communauté au financement de programmes scientifiques et techniques sur les ressources halieutiques ainsi que de bourses d'études et stages de formation pratique pour les pêcheurs mauriciens ; le montant global de ces diverses aides, soit 618.750 euros, est identique à celui de la compensation financière.

Au total, la Communauté versera à l'Ile Maurice à ces divers titres 1.237.500 euros en trois ans, contre 1.638.000 euros pour la période précédente (- 32,4 %).

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

Aucun.

• **Réactions suscitées et état d'avancement de la procédure communautaire :**

Les quantités ouvrant droit à des facilités de pêche correspondent aux demandes présentées par la France.

• **Calendrier prévisionnel :**

L'inscription de la proposition de décision à l'ordre du jour du Conseil est déterminée *a posteriori* en fonction de l'avancement des procédures nationales d'examen.

• **Conclusion :**

Ce texte n'appelle pas, en l'état actuel des informations de la Délégation, un examen plus approfondi.

ANNEXES

Annexe n° 1 :

Bilan de l'examen des textes soumis à l'Assemblée nationale depuis le 13 juin 1997

(14)

L'examen systématique des textes comportant des dispositions de nature législative, effectué en application de l'article 151-1, alinéa 2, du Règlement⁽¹⁵⁾, a conduit la Délégation à déposer, dans certains cas, une proposition de résolution.

Ces initiatives sont présentées dans le **tableau 1** ci-après, qui permet d'apprécier succinctement la suite qui leur a été donnée par les commissions permanentes saisies au fond.

Il a paru également utile de récapituler les autres conclusions que la Délégation a adoptées dans le cadre de ses précédents rapports d'information.

Les références de ces conclusions, lorsqu'elles portent sur des textes dont l'Assemblée demeure saisie, sont présentées dans le **tableau 2** ci-après.

⁽¹⁴⁾ Pour les rapports d'information et propositions de résolution concernant des propositions d'actes communautaires adoptées définitivement ou retirées avant le 21 avril 1997, ainsi que pour les résolutions devenues définitives avant cette même date, on peut se référer à l'annexe du rapport d'information (n° 3508, dixième législature).

⁽¹⁵⁾ Voir les rapports d'information n°s 37, 58, 224, 331, 487, 604, 653, 657, 738, 789, 868, 940, 1023, 1099, 1149, 1279, 1368, 1498, 1582, 1644, 1777, 1869, 1888, 1994, 2032, 2104, 2200, 2310 et 2354.

TABLEAU 1

EXAMEN DES TEXTES AYANT DONNÉ LIEU AU DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

R.I. Rapport d'information T.A. Texte adopté (*) Dépôt d'une proposition de résolution en qualité de rapporteur de la Délégation

| N° / TITRE RÉSUMÉ | EXAMEN PAR LA DÉLÉGATION (Rapport d'information) | PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION Dépôt | EXAMEN | | DÉCISION |
|---|---|--|--|---|--|
| | | | Commission saisie au fond | Avis | |
| E 211 Marché intérieur de l'électricité et du gaz (1)..... | Bernard Derosier (marché intérieur du gaz) R.I. n° 3338 | Bernard Derosier n° 237 (*) 25 septembre 1997 ----- Claude Billard n° 298 7 octobre 1997 | Production Christian Bataille Rapport n° 325 15 octobre 1997 | | Considérée comme définitive 29 octobre 1997 T.A. 20 |
| E 641 Droit de suite au profit de l'auteur d'une œuvre d'art originale..... | Pierre Lellouche R.I. n° 1965 | Pierre Lellouche n° 1970 (*) 25 novembre 1999 | Lois Jérôme Lambert | | |
| E 818 Label écologique..... | Henri Nallet R.I.n° 1023 | Henri Nallet n° 1024 (*) 25 juin 1998 | Production Michèle Rivasi | | |
| E 834 Déficit public excessif : en France et dans neuf Etats membres.(1)..... | Henri Nallet R.I. n° 37 ----- | ----- Didier Migaud n° 47 9 juillet 1997 | Finances Didier Migaud Rapport n° 85 21 juillet 1997 | Délégation Henri Nallet Annexe n° 85 | Considérée comme définitive 2 août 1997 T.A. 2 |
| E 838 Action dans le domaine de l'eau..... | Béatrice Marre R.I. n° 739 | Béatrice Marre n° 742 (*) 26 février 1998 | Production Daniel Marcovitch Rapport n° 926 27 mai 1998 | | Considérée comme définitive 12 juin 1998 T.A. 157 |
| E 841 Mesure dérogatoire à la 6 ^{ème} directive TVA pour la France..... | Henri Nallet R.I. n° 37 ----- | ----- Georges Sarre n° 1882 21 octobre 1999 | Finances | | |
| E 853 Systèmes de fiscalité indirecte (Programme FISCALIS).(1)..... | Henri Nallet R.I. n° 37 | Henri Nallet n° 50 (*) 9 juillet 1997 | Finances Didier Migaud Rapport n° 506 9 décembre 1997 | | Considérée comme définitive 21 décembre 1997 T.A. 63 |
| E 872 (1) } Statistiques des échanges E 911 } de biens entre Etats membres.. E 950 (1) } | Henri Nallet R.I. n° 224 | Henri Nallet n° 225 (*) 18 septembre 1997 | Production Michel Grégoire Rapport n° 482 26 novembre 1997 | | Considérée comme définitive 7 décembre 1997 T.A. 44 |
| E 886 Règles de concurrence dans les transports aériens..... | Henri Nallet R.I. n° 58 | Henri Nallet n° 83 (*) 16 juillet 1997 | Production Jean-Pierre Blazy | | |
| E 916 Application des articles 92 et 93 du traité (CE) à des aides d'Etat (1)..... | Maurice Ligot R.I. n° 394 | Maurice Ligot n° 398 (*) 31 octobre 1997 | Finances Augustin Bonrepaux Rapport n° 507 9 décembre 1997 | | Considérée comme définitive 25 décembre 1997 T.A. 64 |
| E 936 Aides à la construction navale.(1).... | Henri Nallet R.I. n° 393 | Henri Nallet n° 395 (*) 30 octobre 1997 | Production Patrick Rimbart Rapport n° 432 12 novembre 1997 | | Considérée comme définitive 23 novembre 1997 T.A. 39 |
| E 948 Clauses sociale et environnementale (SPG).(1)..... | Henri Nallet R.I. n° 487 | Henri Nallet n° 502 (*) 4 décembre 1997 | Production Nicole Bricq Rapport n° 594 17 décembre 1997 | | Considérée comme définitive 28 décembre 1997 T.A. 65 |
| E 989 Entraves aux échanges (1)..... | Henri Nallet R.I. n° 657 | Henri Nallet n° 658 (*) 29 janvier 1998 | Production Jacques Fleury Rapport n° 757 4 mars 1998 | | Considérée comme définitive 15 mars 1998 T.A. 106 |

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| E 1001 Mesures antidumping Chine et Russie.(1)..... | Henri Nallet R.I. n° 738 | Henri Nallet n° 740 (*) 26 février 1998 | Production Michèle Rivasi Rapport n° 777 25 mars 1998 | Considérée comme définitive 8 avril 1998 T.A. 121 |
| E 1004 OCM banane.(1)..... | Henri Nallet R.I. n° 738 | Henri Nallet n° 741 (*) 26 février 1998 | Production Daniel Marsin Rapport n° 863 29 avril 1998 | Séance du 4 juin 1998 T.A. 146 |
| E 1011 Droit d'auteur et droits voisins dans la société de l'information..... | Jacques Myard R.I. n° 1108 | Jacques Myard n° 1109 (*) 8 octobre 1998 | Lois Christian Paul Rapport n° 1401 17 février 1999 | Considérée comme définitive 19 mars 1999 T.A. 273 |
| E 1019 Contingent tarifaire pour l'orge de Brasserie (<i>Budweiser</i>). (1) | Henri Nallet R.I. n° 789 | Henri Nallet n° 790 (*) 26 mars 1998 | Production Jean-Claude Bois Rapport n° 867 30 avril 1998 | Considérée comme définitive 15 mai 1998 T.A. 133 |
| E 1045 Monnaie unique.(1)..... E 1046 Déficit publics excessifs.(1)..... | Alain Barrau R.I. n° 818 ----- | Alain Barrau n° 817 (*) 2 avril 1998 ----- Alain Bocquet n° 822 (E 1045) 7 avril 1998 ----- Georges Sarre n° 836 (E 1045) 17 avril 1998 | Finances Didier Migaud Rapport n° 831 9 avril 1998 | Séance du 22 avril 1998 T.A. 123 |
| E 1049 } Cadre financier de l'UE E 1128 } pour 2000-2006 (1)..... | Gérard Fuchs R.I. n° 1408 | Gérard Fuchs n° 1409 (*) 18 février 1999 | Finances Didier Migaud Rapport n° 1453 10 mars 1999 | Séance du 17 mars 1999 T.A. 268 |
| E 1052 Réforme de la politique agricole commune (PAC) (1)..... | Béatrice Marre R.I. n° 1247 | Béatrice Marre n° 1248 (*) 3 décembre 1998 | Production Joseph Parrenin Rapport n° 1381 10 février 1999 | Séance du 17 mars 1999 T.A. 266 |
| E 1053 Composition du Comité économique et financier (CEF) (1) | Alain Barrau et Maurice Ligot R.I. n° 868 | Alain Barrau n° 869 (*) 30 avril 1998 | Finances Gérard Fuchs Rapport n° 1001 23 juin 1998 | Considérée comme définitive 5 juillet 1998 T.A. 183 |
| E 1061 Fonds social européen (1)..... | Alain Barrau R.I. n° 904 ----- Alain Barrau R.I. n° 1280 | Alain Barrau n° 905 (*) 14 mai 1998 ----- Alain Barrau n° 1281 (*) 17 décembre 1998 | Af. culturelles Gaëtan Gorce Rapport n° 961 4 juin 1998 ----- Production Marie-Françoise Pérol-Dumont Rapport n° 1450 9 mars 1999 | Considérée comme définitive 21 juin 1998 T.A. 167 ----- Séance du 17 mars 1999 T.A. 267 |
| E 1062 } E 1063 } E 1077 à E 1081 } Avant-projet de budget E 1083 } 1999 (1)..... E 1085 à E 1088 } E 1090 à E 1092 } E 1108 } E 1113 } E 1129 } E 1132 } | Gérard Fuchs R.I. n° 954 | Gérard Fuchs n° 955 (*) 3 juin 1998 | Finances Didier Migaud Rapport n° 1036 1er juillet 1998 | Considérée comme définitive 12 juillet 1998 T.A. 185 |
| E 1105 Imposition des revenus de l'épargne..... | Gérard Fuchs R.I. n° 1537 | Gérard Fuchs n° 1538 (*) 8 avril 1999 | Finances Didier Migaud Rapport n° 1808 22 septembre 1999 | Considérée comme définitive 7 octobre 1999 T.A. 363 |
| E 1134 Réforme de l'OCM viti-vinicole(1) | Alain Barrau R.I. n° 1366 | Alain Barrau n° 1367 (*) 4 février 1999 | Production Jacques Bascou Rapport n° 1380 10 février 1999 | Considérée comme définitive 24 février 1999 T.A. 252 |
| E 1145 Recommandations de la BCE (réserves obligatoires ; collecte des statistiques ; sanctions) (1)..... | Henri Nallet et Gérard Fuchs R.I. n° 1099 | Gérard Fuchs n° 1117 (*) 8 octobre 1998 | Finances Alain Barrau Rapport n° 1178 4 novembre 1998 | Considérée comme définitive 18 novembre 1998 T.A. 194 |

| | | | | | |
|---|--|---|---|---|---|
| E 1147 Accord de coopération scientifique et technique avec Israël (1)..... | Henri Nallet et Gérard Fuchs R.I. n° 1149 | (2) | | | |
| | | Jean-Jacques Guillet n° 1183 9 novembre 1998 | Af. étrangères Bernadette Isaac-Sibille Rapport n° 1239 2 décembre 1998 | | Considérée comme définitive 16 décembre 1998 T.A. 227 |
| E 1163 Chemins de fer communautaires... | Didier Boulaud R.I. n° 1645 | Didier Boulaud n° 1646 (*) 27 mai 1999 | Production Jean-Jacques Filleul Rapport n° 1683 9 juin 1999 | | Séance du 16 juin 1999 T.A. 342 |
| E 1171 Lignes directrices pour l'emploi 1999 (1)..... | Alain Barrau R.I. n° 1182 | Alain Barrau n° 1184 (*) 9 novembre 1998 | Af. culturelles Gaëtan Gorce Rapport n° 1227 25 novembre 1998 | | Considérée comme définitive 9 décembre 1998 T.A. 217 |
| E 1186 } Programme de travail de la E 1187 } Commission pour 1999 (1)..... E 1188 } | Gérard Fuchs R.I. n° 1434 | Gérard Fuchs n° 1435 (*) 4 mars 1999 | Af. étrangères Gilbert Le Bris Rapport n° 1523 1 ^{er} avril 1999 | | Considérée comme définitive 16 avril 1999 T.A. 280 |
| E 1204 Assistance aux nouveaux Etats indépendants et à la Mongolie (1).. | Alain Barrau R.I. n° 1615 | Alain Barrau n° 1616 (*) 20 mai 1999 | Af. étrangères | | |
| E 1209 Statut des député(e)s au Parlement européen..... | Henri Nallet R.I. n° 1466 | Henri Nallet n° 1467 (*) 11 mars 1999 | Lois Bernard Roman (3) | | |
| E 1230 OCM pêche et aquaculture (1)..... | Nicole Ameline R.I. n° 1940 | Nicole Ameline n° 1941 (*) 18 novembre 1999 | Production René Leroux | | |
| E 1236 TVA réduite sur les services à forte intensité de main d'œuvre (1) | | Didier Migaud n° 1526 6 avril 1999 | Finances Didier Migaud Rapport n° 1585 11 mai 1999 | Délégation Alain Barrau Annexe n° 1585 | Séance du 17 juin 1999 T.A. 347 |
| | | Georges Sarre n° 1874 19 octobre 1999 | Finances | | |
| E 1253 Avant-projet de budget 2000 (1).... | Gérard Fuchs R.I. n° 1675 | Gérard Fuchs n° 1676 (*) 3 juin 1999 | Finances Didier Migaud Rapport n° 1750 30 juin 1999 | | Considérée comme définitive 11 juillet 1999 T.A. 361 |
| E 1270 Exécution des décisions de justice en matière matrimoniale..... | Alain Barrau R.I. n° 1838 | Alain Barrau n° 1839 (*) 7 octobre 1999 | Lois Christophe Caresche Rapport n° 2245 15 mars 2000 | | Considérée comme définitive 26 mars 2000 T.A. 474 |
| E 1285 Cycle du millénaire de l'OMC..... | Béatrice Marre R.I. n° 1824 | Béatrice Marre n° 1825 (*) 30 septembre 1999 | Production Jean-Claude Daniel Rapport n° 1834 6 octobre 1999 | | Considérée comme définitive 26 octobre 1999 T.A. 367 |
| E 1306 Politiques de l'emploi des Etats membres en 2000 (1)..... | Alain Barrau R.I. n° 1944 | Alain Barrau n° 1942 (*) 18 novembre 1999 | Af. culturelles Jean Le Garrec Rapport n° 1959 24 novembre 1999 | | Considérée comme définitive 5 décembre 1999 T.A. 402 |
| E 1331 Programme MEDA..... | Alain Barrau R.I. n° 2032 | Alain Barrau n° 2033 (*) 16 décembre 1999 | Af. étrangères Michel Vauzelle Rapport n° 2113 26 janvier 2000 | | Considérée comme définitive 12 février 2000 T.A. 442 |
| E 1353 OCM banane..... | Camille Darsières R.I. n° 2178 | Camille Darsières n° 2179 (*) 10 février 2000 | Production Daniel Marsin Rapport n° 2263 22 mars 2000 | | Considérée comme définitive 6 avril 2000 T.A. 496 |

(1) Le Gouvernement a fait connaître que cette proposition a été adoptée définitivement.

(2) La Délégation n'a pas présenté ses conclusions sous la forme d'une proposition de résolution.

(3) La Commission des lois a décidé de surseoir à statuer.

TABLEAU 2

AUTRES CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LA DÉLÉGATION

| N° | TITRE RÉSUMÉ | N° DU RAPPORT | PAGE |
|-----------|---|----------------------|-------------|
| E 1297 | Discipline budgétaire | 1888 | 60 |
| E 1380 | Interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen | 2104 | 95 |

Annexe n° 2 :

Liste des textes adoptés définitivement ou retirés postérieurement à leur transmission à l'Assemblée nationale

Communications de M. le Premier ministre, en date du 9 mai 2000.

- E 207 Proposition de décision du Conseil concernant l'extension du bénéfice des dispositions de la directive 90/531/CEE à la République d'Autriche, à la République de Finlande, à la République d'Islande, à la Principauté du Liechtenstein, au Royaume de Norvège et au Royaume de Suède (COM [93] 667 final) (notification du retrait le 17 décembre 1998).
- E 226 Proposition de décision du Conseil relative au programme pluriannuel (1994-1996) d'actions communautaires en faveur des coopératives, des mutualités, des associations et des fondations dans la Communauté (COM [93] 650 final) (notification du retrait le 29 juillet 1997).
- E 342 Proposition de règlement du Conseil fixant les mesures à prendre à l'égard des opérateurs qui ne respectent pas certaines dispositions relatives aux activités de pêche prévues par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (COM [94] 516 final^o) (notification du retrait le 17 décembre 1998).
- E 376 Proposition de règlement du Conseil portant mesures transitoires en matière douanière à la suite de l'adhésion de la Finlande et de la Suède (COM [95] 4 final) (notification du retrait le 4 février 1998).

- E 623 Proposition de décision du Conseil et de la Commission relative à la conclusion d'un protocole à l'accord de partenariat et de coopération entre les CE et leurs Etats membres et la République de Moldava (COM [96] 132 final^o (décision du Conseil du 28 mai 1998).
- E 628 Proposition de révision des perspectives financières présentée par la Commission au Parlement européen et au Conseil en application des paragraphes 11 et 12 de l'accord interinstitutionnel du 29 octobre 1993 sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire (SEC [96] 492 final) (proposition adoptée suite à l'accord conclu entre la Commission, le Conseil et le Parlement européen le 6 mai 1999 [cf. n^o E 1128]).
- E 733 Proposition de règlement du Conseil modifiant les règlements 3355/94, 3356/94 et 3357/94, relatifs au régime applicable aux importations, dans la Communauté, de produits originaires des Républiques de Bosnie-Herzégovine, de Croatie, de Slovénie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine (COM [96] 510 final) (notification du retrait le 17 décembre 1998).
- E 841 Rapport de la Commission au Conseil (application d'une dérogation aux articles 2 et 10 de la sixième directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires). Proposition de décision du Conseil autorisant la République française à proroger l'application d'une mesure dérogatoire aux articles 2 et 10 de la sixième directive (77/388/CEE) (procédure de l'article 27) du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires (déchets neufs d'industrie et matières de récupération) (COM [97] 166 final) (décision du Conseil du 19 juin 1997).
- E 850 Rapport de la Commission au Conseil présenté conformément à l'article 2 de la décision du Conseil 92/544/CEE du 23 novembre 1992 (application de mesures dérogatoires à l'article 17 et à l'article 22, paragraphes 3, 4 et 5, de la sixième directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux TVA).

Proposition de décision du Conseil autorisant la République française à proroger l'application de mesures dérogatoires à l'article 17 et à l'article 22, paragraphes 3, 4 et 5, de la sixième directive (77/388/CEE) du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux TVA (droits d'auteur) (COM [97] 215 final) (décision du Conseil du 14 juillet 1997).

- E 887 Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les équipements de télécommunications connectés et la reconnaissance mutuelle de la conformité de ces équipements (COM [97] 257 final) (décision du Conseil du 9 mars 1999).
- E 888 Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CEE, Euratom, CECA) 260/68 portant fixation des conditions et de la procédure d'application de l'impôt établi au profit des Communautés européennes (décision du Conseil du 30 octobre 1997).
- E 985 Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion du protocole d'adaptation des aspects commerciaux de l'accord sur la libéralisation des échanges (du 18 juillet 1994) et l'institution de mesures d'accompagnement entre les Communautés européennes, d'une part, et la République d'Estonie, d'autre part, pour tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne et des résultats des négociations agricoles de l'Uruguay Round, y inclus les améliorations du régime préférentiel existant (COM [97] 558 final) (décision du Conseil du 18 mai 1998).
- E 991 Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion du protocole d'adaptation des aspects commerciaux de l'accord sur la libéralisation des échanges et l'institution de mesures d'accompagnement entre les CE, d'une part, et la République de Lituanie, d'autre part, pour tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de suède à l'UE et des résultats des négociations agricoles de l'Uruguay Round, y inclus les améliorations du régime préférentiel existant (COM [97] 578 final) (décision du Conseil du 18 mai 1998).

- E 1010 Projet de recommandation du Conseil sur la décharge à donner à la Commission sur l'exécution du budget général des Communautés européennes pour l'exercice 1996 (procédure achevée suite au refus définitif du Parlement européen de donner la décharge le 4 mai 1999).
- E 1039 Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'ajustement technique pour 1999 des perspectives financières à l'évolution du PNB et des prix (paragraphe 9 de l'accord interinstitutionnel du 29 octobre 1993 sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire) (SEC [98] 306 final) (adoption suite à l'arrêt définitif du budget 1999 signé par le Président du Parlement européen le 18 décembre 1998).
- E 1049 Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période 2000-2006 (COM [98] 164 final) (proposition adoptée suite à l'accord conclu entre la Commission, le Conseil et le Parlement européen le 6 mai 1999 [cf. n° E 1128]).
- E 1099 Lettre de la Commission européenne du 17 mars 1998 relative à une demande de dérogation présentée par le Portugal en application de l'article 27 de la sixième directive du Conseil du 17 mai 1977 en matière de TVA (proposition devenue caduque suite à l'adoption d'une proposition formelle par le Conseil [cf. n° E 1131]).
- E 1171 Communication de la Commission sur les proposition de lignes directrices pour les politiques de l'emploi des Etats membres pour 1999 (COM [98] 574 final) (décision du Conseil du 22 février 1999).
- E 1239 Projet d'action commune du Conseil sur la base de l'article K.3 du traité sur l'Union européenne, relative à la corruption dans le secteur privé (JUSTPEN 114 – 13909/98) (décision du Conseil du 22 décembre 1998).

- E 1249 Projet d'action commune relative à la poursuite pénale des pratiques trompeuses ou autres pratiques déloyales faussant la concurrence dans la passation des marchés publics au sein du marché intérieur (JUSTPEN CK 16 – 6946/99) (proposition devenue caduque suite à l'initiative de la République fédérale d'Allemagne en vue de l'adoption d'une décision-cadre du Conseil [cf. n° E 1441]).
- E 1304 Proposition de règlement (CE) du Conseil portant ouverture d'un contingent tarifaire pour l'importation de viande bovine séchée désossée [viande des Grisons] (COM [99] 387 final) (décision du Conseil du 22 octobre 1999).