



TEXTE ADOPTE n° 707
« Petite loi »

ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIEME LEGISLATURE

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

8 mars 2007

RESOLUTION

sur le « troisième paquet de sécurité maritime ».

Est considérée comme définitive, en application de l'article 151-3 du Règlement, la résolution dont la teneur suit :

Voir les numéros : 3595 et 3750.

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (COM [2005] 589 final/n° E 3067),

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

Vu la proposition de directive .../.../CE du Parlement européen et du Conseil du [...] établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (COM [2005] 587 final/n° E 3080),

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

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE (COM [2005] 590 final/n° E 3086),

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

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident (COM [2005] 592 final/n° E 3092),

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

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

3. Estime nécessaire de prévoir un renforcement des contrôles :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– consacrer le dommage écologique ;

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

À Paris, le 8 mars 2007.

Le Président,
Signé : PATRICK OLLIER