



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2013/0020(NLE)

25.11.2013

PROJET DE RECOMMANDATION

sur le projet de décision du Conseil autorisant les États membres à signer ou ratifier l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, ou à y adhérer (13408/2013 – C7-0389/2013 – 2013/0020(NLE))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Werner Kuhn

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	6

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**sur le projet de décision du Conseil autorisant les États membres à signer ou ratifier l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, ou à y adhérer
(13408/2013 – C7-0389/2013 – 2013/0020(NLE))**

(Approbation)

Le Parlement européen,

- vu le projet de décision du Conseil (13408/2013),
 - vu l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche,
 - vu la demande d'approbation présentée par le Conseil conformément aux articles 100, paragraphe 2, et 218, paragraphe 5, et à l'article 218, paragraphe 6, deuxième alinéa, point a) v), et paragraphe 8, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (C7-0389/2013),
 - vu l'article 81 et l'article 90, paragraphe 7, de son règlement,
 - vu la recommandation de la commission des transports et du tourisme (A7-0000/2013),
1. donne son approbation au projet de décision du Conseil;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction:

L'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche a été adopté en octobre 2012, lors d'une conférence diplomatique organisée par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il s'agissait de permettre la mise en œuvre de la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, signée en 1977, et du protocole de Torremolinos de 1993, qui ne sont jamais entrés en vigueur en raison du nombre insuffisant d'États les ayant ratifiés.

La convention et le protocole de 1993 de Torremolinos fixent des normes de sécurité, notamment en ce qui concerne les engins de sauvetage, les radiocommunications, la prévention de l'incendie, les machines et les installations électriques, ainsi que des prescriptions spécifiques pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Au niveau européen, le protocole de Torremolinos de 1993 est mis en œuvre depuis 1997 par le biais de la directive 97/70/CE du Conseil.

L'accord du Cap vient modifier certaines dispositions du protocole, dont la mise en œuvre a présenté des difficultés dans un certain nombre d'États membres ayant des flottes de pêche importantes. Il assouplit, pour les navires existants, les délais de mise en œuvre des mesures relatives aux radiocommunications, aux engins de sauvetage, aux consignes en cas d'urgence, aux rôles d'appel et aux exercices, ainsi qu'aux appareils de navigation de bord.

L'accord permet également à une administration d'exempter un navire autorisé à battre son pavillon de l'application de toute prescription réglementaire si elle estime que cette application est déraisonnable et peu pratique, compte tenu du type du navire, des conditions météorologiques et de l'absence de risques généraux, à condition que le navire satisfasse aux normes de sécurité applicables et pratique la pêche uniquement dans des zones spécifiques, énumérées dans l'accord.

D'autre part, le régime d'inspection et de visites a été rendu plus strict: les visites initiales, annuelles et intermédiaires, ainsi que les visites effectuées à la suite d'une réparation sont désormais obligatoires. Néanmoins, des exemptions en matière de visites annuelles des engins de sauvetage et autres parties de l'armement (règle 7) ainsi que de la structure, des machines et du matériel d'armement (règle 9) pourront être accordées si une administration estime que cette application est déraisonnable et peu pratique compte tenu de la zone d'exploitation et du type de navire.

Enfin, les conditions à l'entrée en vigueur de l'accord du Cap sont différentes; au moins 22 États, dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et qui sont en activité en haute mer est au moins égal à 3 600, doivent avoir exprimé leur consentement à être liés par lui. Il s'agit de conditions moins strictes que celles fixées par le protocole de Torremolinos, qui exigeait le consentement de 15 États et un total

de 14 000 navires de pêche.

Le protocole de Torremolinos, mis en œuvre au niveau européen par le biais de la directive 97/70/CE, demeure inchangé en ce qui concerne la possibilité d'élaborer des arrangements régionaux. Ceci signifie qu'il sera possible de conserver les normes de sécurité européennes actuellement applicables aux navires de pêche battant pavillon d'un État membre, de même qu'aux navires de pêche battant pavillon d'un État tiers qui sont en activité dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales d'un État membre ou débarquent leurs prises dans un port d'un État membre. Par conséquent, afin de maintenir le régime de sécurité en vigueur dans les eaux de l'Union, les exemptions prévues par la règle 1, paragraphe 6, de l'accord du Cap, concernant les visites annuelles, et dans la règle 3, paragraphe 3, du même accord, concernant les zones de pêche communes ou les zones économiques exclusives, sont exclues de l'application.

L'Union européenne n'est pas partie à la convention maritime internationale et ne peut donc devenir partie à l'accord du Cap. Par ailleurs, les États membres ne sont pas habilités à décider de manière autonome de signer ou de ratifier le projet d'accord, car celui-ci traite d'un sujet qui est de la compétence exclusive de l'Union, comme le dispose l'article 3, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à moins d'y être autorisés par le Conseil, sur proposition de la Commission et après approbation du Parlement européen. En cas de consentement à l'accord, les États membres sont tenus, au moment de la signature ou de la ratification de l'accord ou de l'adhésion à celui-ci, de déposer une déclaration qui exclut de son application les exemptions prévues par la règle 1, paragraphe 6, et la règle 3, paragraphe 3.

L'accord sera ouvert à la signature du 11 février 2013 au 10 février 2014 et restera ensuite ouvert à l'adhésion.

Observations du rapporteur

Votre rapporteur se félicite de l'accord du Cap, qui devrait contribuer à renforcer la sécurité sur les navires de pêche, et il recommande que le Parlement donne son approbation au projet de décision du Conseil autorisant les États membres à le signer, à le ratifier ou à y adhérer le cas échéant.

Votre rapporteur est également favorable à la déclaration à déposer par les États membres au moment de la signature ou de la ratification de l'accord du Cap de 2012, ou au moment de l'adhésion à celui-ci, qui exclut de son application les exemptions établies par l'accord en ce qui concerne les visites annuelles (règle 1, paragraphe 6) et les navires opérant uniquement dans une zone de pêche commune ou une zone économique exclusive (règle 3, paragraphe 3).

Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), 24 000 décès sont enregistrés chaque année au niveau mondial dans le secteur de la pêche. On comprend donc toute l'importance de l'entrée en vigueur du protocole de Torremolinos de 1993 sur la sécurité des navires de pêche et la nécessité de ne pas revoir à la baisse les ambitions de cet instrument, transposé par la directive 97/70/CE du Conseil instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, même si cette catégorie de navires ne représente qu'un faible pourcentage des flottes de pêche.

Votre rapporteur soutient les normes européennes actuelles, qui s'appliquent non seulement aux navires de pêche battant pavillon d'un État membre mais également aux navires de pêche battant pavillon d'un État tiers qui sont en activité dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales d'un État membre ou débarquent leurs prises dans un port d'un État membre. Elles assurent que tous les navires soient soumis à un régime de sécurité commun et garantissent la loyauté de la concurrence dans les eaux de l'Union.

Votre rapporteur espère également qu'en entrant en vigueur, l'accord du Cap ne contribuera pas seulement à la sécurité des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais qu'il posera également les premiers jalons d'une réponse aux problèmes associés aux bateaux de plus petite taille, qui constituent la majorité des navires de pêche. En 2007, l'écrasante majorité, à savoir 91 %, des 89 000 navires de pêche recensés dans l'Union mesuraient moins de 18 mètres de long (EUSTA 09).