

Communiqué de presse du 30 novembre 2005

Le troisième paquet européen de sécurité maritime

L'Institut Français de la Mer se réjouit de la publication du projet de « troisième paquet de sécurité maritime » par la Commission européenne. D'une part, car cela fait longtemps que l'on attendait quelques compléments et certains ajustements de l'arsenal existant ; d'autre part, car il promet des avancées plutôt concrètes et réalistes, même si on peut déplorer ici ou là quelques approximations (ou incertitudes de raisonnement qui seront probablement corrigées ou clarifiées lors de la procédure d'adoption).

L'IFM ajoute que - compte tenu des informations parfois inquiétantes qu'il recevait en provenance de Bruxelles - il est soulagé de ne pas voir apparaître dans le document final de la Commission certains des excès toujours générateurs d'effets pervers qu'il redoutait le plus, telle la remise en cause de « fondamentaux » essentiels du système de responsabilité civile et de protection des victimes (de pollutions par exemple).

En fait ce « troisième paquet de sécurité maritime » affine et accroît l'efficacité des « paquets » précédents, en particulier :

- Sur le contrôle par l'Etat du port (*Port State Control*), en favorisant la chasse de tous les navires douteux et à risques plutôt qu'en se concentrant sur des objectifs purement quantitatifs (maintenus cependant, et même accrus de façon vigoureuse, pratique et intelligente) ;
- sur le contrôle et les sanctions, au moins indirectes, contre les États du pavillon ne remplissant pas leurs obligations. En fait il s'agit là d'une « première » qu'il convient de saluer et qui doit d'autant plus nous réjouir que la France était un peu isolée (avec la Commission) dans ce combat novateur ;
- sur le contrôle des sociétés de classification, en voulant « crédibiliser » leur propre autocontrôle, en adaptant les critères de reconnaissance par l'Union européenne, en renforçant le système de sanctions (qui cependant ne semblent pas forcément adéquates ou proportionnées) ;
- sur les leçons à tirer des accidents de mer, en recherchant la dissémination et l'harmonisation des bonnes pratiques existantes dans certains États membres de l'Union européenne, sous réserve de le faire dans le cadre international ;
- sur la prévention, par une implication plus grande du rôle « d'alerte » des pilotes, une amélioration des systèmes de contrôle des trafics, un suivi plus rapproché de la pêche ou encore une clarification des règles de décision et de transparence en matière de zones refuges ;

- sur la responsabilité civile et financière des acteurs du voyage maritime, en semblant éviter les pièges idéologiques et de la facilité tout en prônant un nouvel équilibre (à discuter) et en faisant peser un prix plus lourd aux opérateurs douteux.

Certes il convient de tout analyser dans le détail, de réfléchir aux nombreuses implications possibles de ces nouveaux textes avant de conclure définitivement et complètement, mais nul doute que l'orientation de ce « paquet » qui résiste à la fascination unilatérale, est satisfaisante sur de nombreux points.

