



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transports maritimes

Question écrite n° 45014

### Texte de la question

M. Éric Ciotti attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les propositions formulées dans le rapport d'Arnaud Leroy, sur la compétitivité des services et transports maritimes. Ce rapport dresse un constat lucide sur l'état de la flotte de commerce française. Dans un contexte de concurrence internationale renforcée, la flotte de commerce française est fragilisée et ne pourra plus, si rien n'est fait, conserver ce qui fait sa force : une expertise maritime reconnue ainsi qu'un ensemble de professionnels qualifiés (navigants comme sédentaires) et de navires performants. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui donner son avis sur la proposition formulée dans le rapport consistant à prendre l'initiative d'une rencontre internationale sur la question de la concurrence intra-européenne entre pavillons.

### Texte de la réponse

Le développement harmonieux des activités de transport maritime ne peut se faire que dans le cadre du respect des trois piliers du développement durable : économique, environnemental et social. Les paquets Erika ont permis d'apporter de réels progrès dans la sécurité maritime et la protection de l'environnement en Europe et dans le monde. Du point de vue social, deux avancées significatives récentes sont à signaler avec, d'une part, la ratification en cours ou effective par les États membres de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT), et les deux, directives afférentes qui viennent d'être finalisées, l'une sur l'État du port et l'autre sur l'État du pavillon ; d'autre part, la révision de la directive 2008/106 mettant en oeuvre la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI), sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (dite STCW), suite aux amendements de Manille de 2010 (1). Les réflexions et avancées dans le domaine de l'économie des transports maritimes en Europe restent encore modestes. Près de 30 ans après le règlement n° 4055/86 du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transport maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers ; plus de 20 ans après le règlement n° 3577/92 relatif à la libéralisation du cabotage maritime, le bilan est celui d'une internationalisation complète des conditions d'exploitation des navires relevant d'intérêts européens. Cette internationalisation s'exprime aussi bien du point de vue des pavillons utilisés que de celui des équipages. Des initiatives ont été portées dans le passé mais n'ont pu aboutir. Pourtant il est essentiel de s'attacher à cette problématique et de trouver des solutions pragmatiques si l'on ne veut pas, dans quelques années, ne plus avoir aucun marin européen. La Commission européenne avait affiché, dans sa communication des objectifs de la politique du transport maritime dans l'Union européenne jusqu'en 2018, des ambitions (2) qui restent à concrétiser : principe du lien substantiel (convention des Nations unies sur le droit de la mer), attractivité des métiers, promotion sociale, formation, harmonisation des règles sociales. L'attention portée à ces questions a, sans doute, pâti de la grave crise économique dont les conséquences se sont montrées particulièrement sévères pour le secteur du transport maritime. Les perspectives actuelles d'amélioration à brève échéance des marchés du transport maritime, combinées au prochain renouvellement de la Commission européenne, offriront ces prochains mois l'opportunité d'aborder, dans un cadre renouvelé, ces questions. Le dernier Comité

interministériel à la mer (CIMER), du 2 décembre 2013 a confirmé le souhait du Gouvernement en la matière. Enfin, en s'appuyant sur la proposition n° 26 du rapport d'Arnaud Leroy : « Prendre l'initiative d'une rencontre internationale sur la question de la concurrence intra-européenne entre pavillon », nous serons dans la continuité des lois votées depuis un an concernant la convention internationale du travail maritime et les dispositions dites de l'état d'accueil. Nous étudions donc actuellement les modalités de l'organisation d'une telle conférence. (1) - directive 2012/35 du 21 novembre 2012 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer ; (2) - communication de la Commission (2009) : objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Ciotti](#)

**Circonscription :** Alpes-Maritimes (1<sup>re</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 45014

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [3 décembre 2013](#), page 12587

**Réponse publiée au JO le :** [4 mars 2014](#), page 2183