



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



10310/08 (Presse 162)

(OR. en)

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

2875ème session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Luxembourg, le 6 juin 2008

Président **M. Andrej VIZJAK**
Ministre de l'économie de la Slovénie

P R E S S E

Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil a dégagé un large accord sur les éléments essentiels de l'ensemble de mesures législatives concernant le **marché intérieur de l'énergie**.*

*Le Conseil a mené un débat public d'orientation sur le paquet législatif "climat-énergie", l'accent étant mis sur la directive relative à la promotion des **sources d'énergie renouvelables**, et il a pris acte d'un rapport d'avancement établi par la présidence en ce qui concerne les travaux menés à ce jour.*

*En outre, le Conseil a adopté sans débat, sur la base de cinq propositions de la Commission relevant du **troisième paquet sur la sécurité maritime**, les six positions communes suivantes concernant:*

- *un projet de directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information;*
- *un projet de directive établissant les principes fondamentaux régissant les **enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes**;*
- *un projet de directive relative au **contrôle par l'État du port**;*
- *un projet de règlement relatif à la **responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident**;*
- *un projet de directive 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;*
- *un projet de règlement établissant des règles et normes communes concernant les **organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires**.*

Ces positions communes seront transmises au Parlement européen afin de parvenir à un accord le plus rapidement possible et de pouvoir commencer à mettre en œuvre les actes législatifs correspondants dans les meilleurs délais.

*Le Conseil a également pris note du fait que les prochaines **élections parlementaires européennes** auront lieu du **4 au 7 juin 2009**.*

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	4
--------------------------	----------

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

MARCHÉ INTÉRIEUR DE L'ÉNERGIE	6
-------------------------------------	---

PAQUET SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LES ÉNERGIES RENOUVELABLES	9
----------------------------------------------------------------------------	---

RELATIONS INTERNATIONALES DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE.....	10
-------------------------------------------------------------	----

DIVERS	10
--------------	----

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

– Système de suivi du trafic des navires et d'information	11
– Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.....	12
– Contrôle par l'État du port.....	13
– Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident*	14
– Organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires*	15

AFFAIRES GÉNÉRALES

– Élections parlementaires européennes de 2009	17
------------------------------------------------------	----

NOMINATIONS

– Comité des régions	17
----------------------------	----

¹

- Lorsque des déclarations, des conclusions ou des résolutions ont été formellement adoptées par le Conseil, cela est indiqué dans le titre du point concerné et le texte figure entre guillemets.
- Les documents dont la référence est mentionnée sont accessibles sur le site internet du Conseil <http://www.consilium.europa.eu>.
- Les actes adoptés comportant des déclarations au procès-verbal accessibles au public sont signalés par un astérisque; ces déclarations sont accessibles sur le site internet du Conseil mentionné ci-dessus ou peuvent être obtenues auprès du Service de presse.

PARTICIPANTS

Les gouvernements des États membres et la Commission européenne étaient représentés comme suit:

Belgique:

M. Paul MAGNETTE

Ministre du climat et de l'énergie

Bulgarie:

Mme Galina TOCHEVA

Vice-ministre de l'économie et de l'énergie

République tchèque:

M. Martin TLAPA

Vice-ministre de l'industrie et du commerce, chargé des questions relatives à l'Union européenne

Danemark:

Mme Connie HEDEGAARD

Ministre du climat et de l'énergie

Allemagne:

M. Michael GLOS

Ministre fédéral de l'économie et de la technologie

Estonie:

M. Juhan PARTS

Ministre de l'économie et des communications

Irlande:

M. Eamon RYAN

Ministre des communications, de l'énergie et des ressources naturelles

Grèce:

M. Christos FOLIAS

Ministre du développement

Espagne:

M. Miguel SEBASTIÁN CASCÓN

Ministre de l'industrie, du tourisme et du commerce

France:

M. Jean-Louis BORLOO

Ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables

Italie:

M. Claudio SCAJOLA

Ministre du développement économique

Chypre:

M. Efstathios HAMBOULLAS

Secrétaire d'État au ministère du commerce, de l'industrie et du tourisme

Lettonie:

M. Anrijs MATĪSS

Secrétaire d'État au ministère de l'économie

Lituanie:

M. Vytautas NAVICKAS

Ministre de l'économie

Luxembourg:

M. Jeannot KRECKÉ

Ministre de l'économie et du commerce extérieur, ministre des sports

Hongrie:

M. Pál SZABÓ

Ministre du transport, des télécommunications et de l'énergie

Malte:

M. PULLICINO

Ministre des ressources et des affaires rurales

Pays-Bas:

Mme Maria van der HOEVEN

Ministre de l'économie

Autriche:

M. Martin BARTENSTEIN

Ministre fédéral de l'économie et du travail

Pologne:

M. Marcin KOROLEC

Sous-secrétaire d'État au ministère de l'économie

Portugal:

M. Manuel PINHO

Ministre de l'économie et de l'innovation

Roumanie:

M. Darius MESCA

Secrétaire d'État à l'énergie, ministère de l'économie et des finances

Slovénie:

M. Andrej VIZJAK
M. Igor ŠALAMUN

Ministre de l'économie
Directeur général chargé de l'énergie, ministère de l'économie

Slovaquie:

M. Ľubomír JAHNÁTEK

Ministre de l'économie

Finlande:

M. Mauri PEKKARINEN

Ministre de l'économie

Suède:

M. Ola ALTERÅ

Secrétaire d'État auprès du ministre des entreprises et de l'énergie

Royaume-Uni:

M. Malcom WICKS

Ministre adjoint chargé de l'énergie

Commission:

M. Andris PIEBALGS

Membre

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

MARCHÉ INTÉRIEUR DE L'ÉNERGIE

Le Conseil a examiné le troisième ensemble de mesures législatives¹ concernant le marché intérieur de l'énergie qui a été présenté par la Commission le 19 septembre 2007, en réponse à la demande formulée lors du Conseil européen du printemps 2007². Cet ensemble de mesures vise à compléter les règles existantes afin d'assurer le fonctionnement du marché intérieur pour tous les consommateurs, grands ou petits, et d'aider l'UE à se doter d'une énergie plus sûre, compétitive et durable.

Même si certains États membres n'ont pas été en mesure de marquer leur accord sur tous les éléments du paquet, le président a conclu que le Conseil avait dégagé un large accord sur les éléments essentiels de cet ensemble de mesures concernant le marché intérieur de l'énergie.

L'accord a été dégagé sur la base du compromis de la présidence ([doc. 9968/08](#)) modifié lors de la session du Conseil et traitant notamment des éléments suivants:

– **Séparation effective des activités d'approvisionnement et de production, d'une part, et de l'exploitation des réseaux**

Toutes les délégations conviennent qu'il y a lieu de procéder à la séparation effective des activités d'approvisionnement et de production, d'une part, et de l'exploitation des réseaux, d'autre part, conformément aux orientations définies lors du Conseil européen du printemps 2007.

¹ Le paquet proposé par la Commission comprend les propositions qui suivent:

- une proposition de directive modifiant la directive 2003/54/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité ([doc. 13043/07](#));
- une proposition de directive modifiant la directive 2003/55/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel ([doc. 13045/07](#));
- une proposition de règlement instituant une Agence de coopération des régulateurs de l'énergie ([doc. 13046/07](#));
- une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1228/2003 sur les conditions d'accès au réseau pour les échanges transfrontaliers d'électricité ([13048/07](#));
- une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n°1775/2005 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel ([doc. 13049/07](#)).

² Plan d'action 2007-2009 "Une politique de l'énergie pour l'Europe" ([doc. 7224/1/07](#)).

Toutefois, alors que la majorité des délégations et la Commission considèrent la dissociation intégrale des structures de propriété comme la meilleure des solutions, une option prévoyant un gestionnaire de réseau de transport indépendant a été élaborée afin de tenir compte des cas où il existe des arrangements concernant un système de transport appartenant à une entreprise verticalement intégrée, ce qui garantit une indépendance plus effective du gestionnaire de réseau de transport. Ces dispositions visent à concilier les préoccupations relatives au champ d'application, au calendrier et à la force exécutoire de cette option et celles visant à préserver son efficacité ainsi que l'intérêt financier de l'entreprise verticalement intégrée.

L'option du gestionnaire de réseau de transport indépendant devrait être proposée aux deux secteurs pour les États membres dans lesquels le réseau de transport appartient à une entreprise verticalement intégrée à la date d'entrée en vigueur de la directive. Cette option permettrait aux entreprises de conserver la propriété des réseaux de transport à condition qu'ils soient gérés par un gestionnaire de réseau de transport indépendant. Un certain nombre de dispositions garantiront:

- l'indépendance effective du gestionnaire, de sa gestion et de son organe de surveillance;
- que les conflits d'intérêts sont évités;
- un accès équitable et non discriminatoire au réseau;
- un accès indépendant aux moyens et ressources pour les activités du gestionnaire de réseau de transport.

La Commission procédera à une révision spécifique des dispositions relatives aux gestionnaires de réseau de transport indépendants, qui doit avoir lieu deux ans après la mise en œuvre, sur la base de critères objectifs donnant lieu, le cas échéant, à des propositions visant à garantir une indépendance totale et effective des gestionnaires de réseau de transport.

– **Clause relative aux pays tiers**

Quelle que soit l'option retenue pour procéder à la séparation effective, le texte doit assurer que la question du contrôle des réseaux par des sociétés de pays tiers est abordée d'une manière non protectionniste qui garantisse que ces sociétés respectent les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux entreprises de l'UE et répondre aux préoccupations des États membres concernant le contrôle par des sociétés de pays tiers. Il doit aussi répondre aux préoccupations concernant les implications éventuelles pour les compétences de la Communauté et le traitement des investissements existants et établir les critères au regard desquels les investissements des pays tiers seraient évalués, notamment la sécurité de l'approvisionnement de l'UE.

– Dérogations

Le Conseil a approuvé des dérogations pour les petits réseaux ou les réseaux isolés, assorties de dérogations nominatives pour Chypre, le Luxembourg et Malte concernant les secteurs du gaz et de l'électricité ainsi que de dérogations pour l'Estonie, la Finlande, la Lettonie et la Lituanie concernant le gaz jusqu'à ce que l'un de ces États membres soit directement relié au réseau d'un État membre autre que ces pays.

– Fonctionnement du marché, y compris des marchés de détail

Les textes comprendront des dispositions concernant l'obligation élargie de conserver les informations (obligation pour les entreprises de fourniture de tenir à la disposition de l'autorité de régulation les données pertinentes relatives à toutes les transactions portant sur des contrats de fourniture d'électricité/de gaz ou des instruments dérivés sur l'électricité/le gaz) et concernant les droits des consommateurs (pour garantir que les consommateurs soient informés de leur consommation d'énergie et des coûts de l'énergie de façon appropriée et assez fréquemment, pour leur permettre de moduler leur consommation électrique/de gaz et de changer de fournisseur à tout moment et pour obliger les entreprises concernées à établir les factures dans un délai de trois mois à compter du moment où le consommateur change de fournisseur).

– L'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie

L'agence de régulation qui sera créée sera indépendante des États membres et de la Commission et aura des tâches bien délimitées. L'Agence se concentrera sur des questions concernant plus d'un État membre pour ce qui est de l'adoption de décisions contraignantes; en ce qui concerne les questions d'ordre technique, son rôle a été renforcé, mais reste de nature consultative; en règle générale, elle permet aux échelons nationaux de jouer leur rôle. Dans le cadre de l'ensemble de ces tâches, les acteurs du marché et les autorités à l'échelon national sont dûment consultés et les résultats de la coopération régionale entre GRT et autorités de régulation sont dûment pris en compte.

Les autres éléments qui font partie intégrante du paquet sont les suivants: la participation minoritaire, l'actionnariat public, la désignation et la certification des gestionnaires de réseaux de transport, l'adoption de codes de réseau, les autorités de régulation, le traitement des questions transfrontalières, les orientations à adopter dans le cadre de la comitologie, la coopération régionale et les questions spécifiques au secteur du gaz.

Ces éléments constitueront la base pour les travaux futurs au niveau du groupe et du Coreper.

Le Parlement européen devrait rendre son avis en première lecture sur la directive relative à l'électricité, le règlement relatif à l'électricité et le règlement relatif à l'Agence le 17 juin et sur le volet gaz du paquet, le 8 juillet.

PAQUET SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le Conseil a pris acte d'un rapport, élaboré par la présidence, sur l'état d'avancement des travaux relatifs au paquet législatif "climat-énergie" ([doc. 9648/08](#)) et a mené un débat public d'orientation sur les principales questions en suspens recensées dans ce rapport.

Le paquet législatif "climat-énergie", présenté par la Commission le 23 janvier, complète les mesures existantes visant à atteindre l'objectif global, approuvé par le Conseil européen en mars 2007 ([doc. 7224/1/07](#)), à savoir une réduction de 20% des gaz à effet de serre pour 2020 et une proportion de 20% d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie de l'UE pour 2020, y compris un objectif de 10% pour les carburants renouvelables destinés aux transports.

Le rapport a été présenté à deux formations du Conseil ("Énergie" et "Environnement"¹), puisqu'il traite du "paquet" dans son ensemble. Le débat des ministres de l'énergie a été axé sur une proposition de directive relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ([doc. 5421/08](#)) en vue de contribuer à la suite des travaux du Conseil et de ses instances préparatoires pendant la future présidence française. On trouvera les contributions écrites des délégations dans le document *10236/08* et ses addenda.

Le rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux attire l'attention sur les principales questions en suspens dans les quatre propositions législatives faisant partie du paquet. En ce qui concerne la directive sur les sources d'énergie renouvelables, il s'agit des questions suivantes: les objectifs (le niveau des objectifs nationaux en matière de sources d'énergie renouvelables, la conditionnalité de l'objectif concernant les carburants renouvelables destinés aux transports ainsi que la trajectoire indicative et ses conséquences), les projets assortis de longs délais d'exécution, les systèmes d'échange des garanties d'origine et les mesures de renforcement.

Une partie du rapport est consacrée aux progrès accomplis en ce qui concerne les critères de viabilité des biocarburants, dont le respect est jugé indispensable pour que la production de biocarburants n'ait pas d'incidences négatives qui l'emporteraient sur les avantages résultant de leur utilisation. En février, le Coreper a créé un groupe de travail ad hoc chargé d'élaborer un régime commun de viabilité pour les biocarburants, aux fins des directives sur les sources d'énergie renouvelables et sur la qualité des carburants². Le groupe s'est réuni à plusieurs reprises et a progressé sur nombre de points. Toutefois, certaines questions doivent être examinées plus avant: le niveau et la date d'application de la deuxième phase concernant les exigences minimales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la viabilité environnementale et sociale de la production de biocarburants, également en ce qui concerne les pays tiers, et la méthode de calcul des réductions des émissions de gaz à effet de serre.

¹ Pour les informations concernant le Conseil "Environnement" du 5 juin, voir le communiqué de presse dans le document 9959/08, p. 6.

² Proposition de directive modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants utilisés dans le transport routier, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE ([doc. 6145/07](#)).

RELATIONS INTERNATIONALES DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE

Le Conseil a pris acte des informations communiquées par la présidence et par la Commission sur les événements et évolutions qui ont marqué les relations internationales au cours de la présidence slovène ou qui se produiront sous peu ([doc. 9408/08](#)).

Ces informations ont porté, entre autres, sur le dialogue UE-OPEP, les travaux préparatoires en vue du partenariat international pour la coopération en matière d'efficacité énergétique ainsi que la Communauté de l'énergie.

DIVERS

Les effets de l'augmentation des prix du pétrole sur l'économie européenne

Le Conseil a pris acte des observations formulées par la délégation portugaise ([doc. 10048/08](#)).

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

Système de suivi du trafic des navires et d'information

Le Conseil a adopté une position commune sur une proposition de directive 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 ([doc. 5719/08](#) + [ADD1](#)).

La position commune sera transmise au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

Le projet de directive vise en particulier à intégrer des mesures complémentaires de nature à mieux assurer la sécurité des navires et la protection de l'environnement et à harmoniser la mise en place de "lieux de refuge" par les États membres.

La proposition prévoit notamment l'élaboration du système communautaire d'échange d'information de sécurité maritime SafeSeaNet, la désignation par les États membres d'une autorité indépendante chargée de l'accueil des navires en détresse, des mesures à prendre en cas de présence de glace ainsi que la procédure à adopter à l'égard des navires non assurés. Il est proposé en outre, de rendre obligatoire l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) pour les navires de pêche dont la longueur est supérieure à 15 mètres et de renforcer les obligations qui incombent aux chargeurs en matière d'information.

Par rapport à la proposition initiale de la Commission, la position commune du Conseil a modifié, en particulier, les dispositions suivantes:

- le Conseil a accepté d'augmenter la sécurité des navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres en les équipant de systèmes d'identification automatique (AIS). Il a toutefois fixé des conditions concernant cette disposition et a revu le calendrier de mise en œuvre proposé par la Commission afin d'assurer que les contraintes de délais prévues peuvent être respectées en pratique par les parties concernées;
- en ce qui concerne l'accueil des navires dans les lieux de refuge, le Conseil a notamment précisé que l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge fait l'objet d'une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base du plan pour l'accueil des navires et d'une décision prise par l'autorité compétente;

- le Conseil a renforcé le suivi des navires par l'intermédiaire du système d'échange d'informations SafeSeaNet en ajoutant une disposition prévoyant que la Commission veille à ce que ce système soit opérationnel 24 heures sur 24;
- les États membres disposeront d'un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur de la directive pour s'y conformer.

La Commission a présenté sa proposition en décembre 2005 dans le cadre de son troisième paquet sur la sécurité maritime ([doc. 5171/06](#)). Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 25 avril 2007 ([doc. 8724/07](#), p. 69).

Enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

Le Conseil a adopté une position commune sur une proposition de directive 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 ([doc. 5721/08](#) + [ADD1](#)).

La position commune sera transmise au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

La Commission a transmis sa proposition au Conseil en février 2006 ([doc. 6436/06](#)) dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime.

Le projet de directive vise améliorer la sécurité en établissant des règles claires à l'échelle de la Communauté pour les enquêtes techniques indépendantes qui doivent être menées à la suite d'accidents et d'incidents de mer. Le but de ces enquêtes techniques n'est pas de déterminer les responsabilités civiles ou pénales mais d'établir les circonstances et de chercher les causes des accidents ou incidents de mer afin d'en tirer tous les enseignements possibles. La proposition est conforme aux règles du droit maritime international et aux définitions et recommandations du code de l'Organisation maritime internationale pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et aux travaux qui sont en cours pour sa révision.

Le Conseil a modifié la proposition initiale de la Commission notamment pour garantir l'indépendance et le pouvoir discrétionnaire de l'organisme d'enquête. Par rapport à la proposition de la Commission qui prévoit des enquêtes obligatoires sur la sécurité en cas d'un accident ou d'un incident de mer très grave et grave, le texte approuvé par le Conseil prévoit des enquêtes obligatoires uniquement pour les accidents ou incidents très graves. L'organisme d'enquête décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, en tenant compte, notamment, de la gravité de l'accident ou de l'incident et des enseignements qui peuvent éventuellement en être tirés. En outre, le texte de l'accord politique étend le champ d'application de la directive, par souci de cohérence avec la position commune du Conseil sur le projet de directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, aux navires de pêche d'une longueur supérieure à 15 mètres et inférieure à 24, comme le propose la Commission. Il intègre également certains des amendements du Parlement européen adoptés en première lecture.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture sur cette proposition le 25 avril 2007 ([doc. 8724/07](#), p. 90).

Contrôle par l'État du port

Le Conseil a adopté¹ une position commune sur une proposition de directive relative au contrôle par l'État du port ([doc. 5722/08](#) + [ADD1](#)).

La position commune sera transmise au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

La proposition de la Commission a été transmise au Conseil en janvier 2006 ([doc. 5632/06](#)). Elle procède à une refonte, dans un texte consolidé, des modifications successives de la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port et simplifie ou modifie certaines dispositions afin d'améliorer l'efficacité et la qualité des inspections de navires par l'État du port en vue de renforcer la lutte contre les navires non conformes aux normes qui naviguent dans les eaux communautaires.

Le texte approuvé par le Conseil établit un nouveau régime d'inspection visant à garantir l'inspection d'un nombre maximum de navires faisant escale dans les ports des États membres, compte tenu d'un partage équitable des obligations globales en matière d'inspection entre les États membres. Par rapport à la proposition initiale de la Commission, la position commune prévoit l'application des inspections aux navires faisant escale dans un port d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port et aux navires qui sont au mouillage dans un lieu relevant de la juridiction du port.

¹ La délégation maltaise s'est abstenue lors du vote.

Les inspections se concentreront sur les navires non conformes aux normes, qui seront soumis à une inspection à des intervalles plus rapprochés, alors que les navires de qualité bénéficieront d'un régime allégé. En dernier ressort, les navires non conformes, dont le respect des normes sera notamment évalué en liaison avec l'action de l'État du pavillon en matière de contrôle, pourront se voir refuser l'accès aux ports des États membres pour une durée indéterminée. Ce refus d'accès d'une durée indéterminée peut être levé après 36 mois, uniquement sous certaines conditions.

Le nouveau régime d'inspection prévoit une répartition équitable des obligations globales en matière d'inspection, tout en tenant également compte des circonstances spécifiques grâce à des mécanismes de flexibilité applicables aux inspections obligatoires. Les États membres sont autorisés à s'abstenir d'effectuer un petit pourcentage d'inspections, à savoir l'inspection de 5% des navires présentant un niveau de risque élevé et 10% des inspections des autres navires. Ils doivent toutefois accorder une attention particulière aux navires qui font rarement escale dans un port de la Communauté. Par ailleurs, les États membres peuvent, dans des circonstances bien définies, reporter une inspection pour une période de quinze jours.

Afin de permettre une mise en œuvre progressive du nouveau régime complexe de contrôle par l'État du port, le texte arrêté par le Conseil prévoit une période de transposition de 36 mois, après laquelle la directive sera appliquée par l'ensemble des États membres à compter du même jour.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 25 avril 2007 ([doc. 8724/07](#), p. 25).

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident*

Le Conseil a adopté¹ une position commune sur une proposition de règlement relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ([doc. 6389/08](#) + [ADD1](#) et [8924/08 ADD1](#)).

La position commune sera transmise au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

La Commission a transmis sa proposition ([doc. 6827/06](#)) au Conseil en février 2006 dans le cadre de son troisième paquet sur la sécurité maritime. Le projet de règlement vise à établir un régime communautaire de responsabilité uniforme applicable au transport de passagers par mer. À cette fin, il intègre les dispositions de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages dans la législation communautaire. La proposition inclut également plusieurs obligations supplémentaires liées en particulier à l'indemnisation en cas de détérioration ou de perte d'un équipement de mobilité, à l'information des passagers préalablement au voyage et au paiement d'avances.

¹ La délégation italienne s'est abstenue lors du vote.

Par rapport à la proposition initiale de la Commission, la position commune du Conseil contient certaines modifications concernant, entre autres, le champ d'application, le lien entre le règlement et d'autres conventions internationales sur la limitation globale de la responsabilité, le paiement d'avances ainsi que la disposition transitoire du règlement.

En ce qui concerne le champ d'application, le Conseil a rejeté la proposition de la Commission visant à étendre l'application de la convention d'Athènes au transport international et national par voie de navigation intérieure. Suivant la position adoptée par le Parlement européen dans ses amendements, le Conseil estime que la convention d'Athènes traite des transports maritimes et qu'une extension au transport par voie de navigation intérieure ne serait pas appropriée et ne tiendrait pas suffisamment compte des spécificités de ce secteur. En outre, la position commune du Conseil précise qu'en ce qui concerne les transports maritimes au sein d'un seul État membre, le règlement s'appliquera aux navires relevant de la classe A conformément à l'article 4 de la directive 98/18/CE, mais que les États membres peuvent décider d'appliquer le règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux.

Le règlement s'appliquera à partir de la date d'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 25 avril 2007 ([doc. 8724/07](#), p. 97).

Organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires*

Le Conseil a arrêté des positions communes en vue de l'adoption d'une directive 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 ([doc. 5724/08](#) + [ADD1](#) et [8925/08 ADD1](#)) et d'un règlement établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ([doc. 5726/08](#) + [ADD1](#)).

Ces positions communes seront transmises au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

La Commission a transmis sa proposition de directive de refonde ([doc. 5912/06](#)) au Conseil en février 2006 dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime. La proposition vise à refondre les modifications successives apportées à la directive 94/57/CE établissant les règles et normes communes concernant les organismes qui inspectent les navires et leur délivrent les certificats, les "organismes agréés". En outre, certaines dispositions de la directive existante sont modifiées à des fins de simplification ou pour renforcer les règles actuelles, par exemple en augmentant le contrôle des organismes agréés et en réformant le système de sanctions à l'encontre de ceux qui ne remplissent pas les critères minimaux d'agrément.

La principale question soulevée lors des discussions qui ont eu lieu au sein des instances préparatoires du Conseil est la forme de l'acte juridique proposé par la Commission. Lors de la session du Conseil de novembre 2007, le Conseil, dans son accord politique, était convenu de scinder la proposition initiale de la Commission en deux instruments distincts: une directive et un règlement. La directive comprend les dispositions destinées aux États membres concernant leurs relations avec les organismes agréés, tandis que le règlement contient toutes les dispositions relatives à l'agrément au niveau communautaire, c'est-à-dire l'octroi et le retrait de l'agrément par la Commission, les obligations et les critères à respecter par les organismes pour obtenir l'agrément communautaire, ainsi que les éventuelles sanctions à l'encontre des organismes agréés qui ne les respectent pas.

En ce qui concerne le projet de directive, le Conseil a approuvé la quasi totalité des éléments essentiels de la proposition de la Commission concernant les relations des États membres avec les organismes habilités à procéder à l'inspection, à la visite et à la certification des navires. Il a toutefois modifié certaines dispositions, figurant dans un nouveau règlement, relatives à l'agrément au niveau communautaires des organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires. Ces dispositions concernent en particulier les questions suivantes: la portée de l'agrément et les critères minimaux d'agrément, l'imposition d'amendes aux organismes agréés, l'harmonisation des règles des organismes agréés et la reconnaissance mutuelle des certificats qu'ils délivrent.

Les deux textes comprennent les amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture que le Conseil peut accepter.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 25 avril 2007 ([doc. 8724/07, p. 5](#)).

AFFAIRES GÉNÉRALES

Élections parlementaires européennes de 2009

Le Conseil a pris acte du fait que les prochaines élections parlementaires européennes auront lieu du 4 au 7 juin 2009.

NOMINATIONS

Comité des régions

Le Conseil a adopté des décisions nommant membres du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2010:

- M Roger KNOX, Member of the Scottish Parliament;
 - M. Guiseppe MICARELLI, Sindaco del Comune di Capodimonte;
 - M. John LAHART, Member of Dún Laoghaire–Rathdown County Council;
 - M. Alfred ALMONT, Conseiller municipal de Schoelcher;
 - M. Olivier BERTRAND, Conseiller municipal de Saint-Sylvain de Bellegarde.
-