



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 53978

Texte de la question

M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les mesures prises au niveau européen pour renforcer la sécurité maritime. Près d'un an après le naufrage du pétrolier maltais Erika, au large des côtes bretonnes, alors que le nettoyage du littoral n'est pas encore totalement achevé, un chimiquier italien le levoli Sun vient de couler au nord du Cotentin et l'ombre d'une nouvelle pollution maritime plane au large des côtes françaises. Ce navire transportait dans ses cuves 6 000 tonnes de produits chimiques, dangereux et très toxiques. En dépit des efforts accomplis par le remorqueur de haute mer Abeille Flandre pour ramener le navire jusque dans un port français, le levoli Sun a sombré au large de nos côtes. Ce nouvel accident maritime met une nouvelle fois en lumière le nécessaire renforcement de la sécurité maritime. Le 15 février dernier, la France a fait parvenir à la Commission européenne un mémorandum sur la sécurité maritime fondé sur trois principes. Premièrement, il s'agissait de mettre en place un meilleur système de prévention des accidents en améliorant la surveillance des navires par une identification systématique de ceux transportant des produits dangereux et l'exigence d'une transmission d'un dossier de sécurité préalablement à leur accès dans un port européen. Deuxièmement, le mémorandum préconisait un renforcement des normes et des contrôles par le remplacement des pétroliers à simple coque, l'harmonisation des conditions de travail des équipages, l'augmentation des contrôles de la structure des navires, d'une part, et des sociétés de classification et des Etats du port et du pavillon, d'autre part. Troisièmement, la France souhaitait une mise en commun d'informations concernant les navires sur la base de données Equasis permettant de bannir des eaux communautaires les navires ne respectant pas les normes internationales. Certaines de ces propositions du mémorandum français ont été reprises par la Commission européenne. C'est le cas du renforcement des contrôles des sociétés de classification. D'autres ont fait l'objet de travaux approfondis par les instances européennes. Mais l'objectif était de voir adopter les trois principes du mémorandum durant la présidence française de l'Union européenne. C'est pourquoi, à l'heure où la France préside l'Union, il souhaiterait connaître l'état d'avancement des travaux sur les propositions françaises pour le renforcement de la sécurité maritime.

Texte de la réponse

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a réuni, lors d'une table ronde le 10 février 2000, les principaux acteurs du transport maritime pétrolier en France, qui se sont engagés dans une charte signée par tous. Il est également intervenu au niveau des instances de l'Union européenne et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Plusieurs des mesures de la charte ont depuis été reprises dans de nombreux règlements adoptés ou en cours d'adoption au niveau international ou communautaire. Un état d'avancement a été fait à l'occasion de la réunion anniversaire de la charte, qui s'est tenue le 22 février dernier, sous la présidence du ministre, avec l'ensemble des représentants du secteur maritime. En réponse aux propositions exprimées par la France, la Commission européenne a proposé de modifier de manière importante la réglementation maritime communautaire en soumettant deux séries de mesures communément appelées « paquet » Erika I et II, au Conseil des ministres européens et au Parlement européen comme le prévoit le processus de codécision inscrit

dans le traité instituant l'Union européenne. Le « paquet » Erika I qui est actuellement en cours d'examen, en deuxième lecture, devant le Parlement européen comporte trois types de dispositions. Elles visent respectivement à organiser le retrait progressif des navires à simple coque, à renforcer les contrôles de l'Etat du port ainsi que ceux portant sur les sociétés de classification, régis par la directive 94/57 CE. Le contrôle de l'Etat du port implique de contrôler a priori dans les ports de l'Union tous les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes, par la fourniture obligatoire d'un dossier de sécurité au départ du port de chargement, les modifications de la directive 95/21 CE. Les navires dits « à risque » doivent faire l'objet d'une inspection renforcée obligatoire tous les ans et le capitaine doit fournir aux autorités du port où il doit faire escale un certain nombre d'informations au moins trois jours avant l'escale. Les modifications proposées à la directive 95/21 CE renforcent les inspections des navires à risque en rendant certaines inspections obligatoires, en particulier sur les citernes à ballasts des pétroliers, et en étendant les possibilités de bannissement des navires hors normes. En matière de renforcement des normes techniques applicables aux navires, notamment par l'interdiction progressive par l'Union, avec échéance finale en 2008, des navires citernes à simple coque transportant des produits dangereux ou polluants, les discussions à l'OMI ont permis d'aboutir, début octobre 2000, à un amendement à la convention Marpol visant à accélérer l'élimination des pétroliers à simple coque. Quelques alternatives demeurent sur certaines dates, qui devraient être définies en avril 2001. Les résultats obtenus sont, d'une part, l'élimination de tous les pétroliers pré-Marpol en 2007 et, d'autre part, la fin de vie des pétroliers Marpol en 2010, avec possibilité de prolongement jusqu'en 2015 (ou 2017) si le navire satisfait à un contrôle renforcé. Toutefois, si l'OMI ne parvenait pas à un accord acceptable en avril prochain, le Conseil des ministres européens des transports s'est engagé à adopter un règlement européen sur ces bases. Enfin, le 13 décembre 2000, la Commission européenne a proposé, un « deuxième paquet Erika » dont le Parlement européen sera aussi saisi. Il prévoit la création d'une Agence européenne de la sécurité maritime, la mise en place d'un dispositif communautaire de surveillance maritime et propose un règlement créant un fonds européen permettant de compléter les dédommagements pris en compte par le Fipol. Le rôle de cette agence est en particulier d'assurer, pour le compte de la Commission européenne et des Etats membres, l'harmonisation des conditions de contrôle par les Etats du port, l'évaluation et l'audit des sociétés de classification. La mise en place d'un dispositif communautaire de surveillance maritime consiste en une obligation de signalement des navires polluants ou dangereux à l'entrée des eaux territoriales des Etats membres. Dans ce cadre, une directive est proposée afin de permettre d'améliorer l'identification des navires à destination des ports européens et le suivi de tous les navires grâce à l'obligation d'emport de transpondeurs, et d'étendre les obligations de signalement, déjà existantes pour les marchandises dangereuses ou polluantes, aux combustibles de soute. Elle propose également d'échanger les informations entre les centres grâce à la mise en réseau des bases de données relatives au trafic, aux navires et aux marchandises dangereuses transportées. Cette directive, dont le principe a été approuvé lors du Conseil des ministres européens des transports des 20 et 21 décembre 2000, a fait l'objet d'un premier examen en groupe de travail européen en février dernier, sous présidence suédoise. Le règlement créant un fonds européen permettant de compléter les dédommagements pris en compte par le Fipol sera discuté en groupe de travail européen au cours de cette année. Il prévoit l'application de sanctions financières en cas de négligence grave. Par ailleurs, dans le cadre de la poursuite de l'harmonisation des conditions de travail des équipages, la présidence française a été l'occasion de réexaminer le projet de directive prévoyant l'application des standards sociaux communautaires aux ressortissants de pays tiers employés à bord des navires destinés au transport de passagers dans l'Union européenne. L'intensification des contrôles par l'Etat du port doit permettre de renforcer et d'harmoniser les normes sociales à bord des navires, notamment par la mise en place d'une inspection du travail maritime, pour ce qui concerne la France, et la mise en oeuvre au sein de l'Union européenne de la directive sur le contrôle de la durée du travail. Conformément aux recommandations de la Commission les pays de l'Union ont engagé la ratification des conventions OIT n° 180 (durée du travail) et du protocole à la convention n° 147 (règles sociales minimales). La France a engagé en outre la procédure de ratification des conventions OIT n° 163 (rapatriement des marins), n° 166 (bien-être à bord des navires et dans les ports), n° 178 (inspection du travail) et n° 179 (recrutement des marins) et poursuivra notamment au sein de l'OIT son action de promotion de ces normes. Il a également proposé une plus grande transparence sur l'état des navires et une intervention des différents acteurs en rendant obligatoire, au sein de l'Union, la fourniture des données au système Equasis de gestion informatisée de la sécurité des navires. Les modifications de la directive 95/21 CE précisent en particulier que toutes les informations relatives aux immobilisations des navires, au changement, suspension et retrait de classe sont rendues publiques via le système Equasis qui est

opérationnel depuis mai 2000. S'agissant de l'agrément et du contrôle des sociétés prestataires de main-d'oeuvre, les progrès en ce domaine sont subordonnés aux procédures de ratification de la convention OIT n° 179 (recrutement des marins), en cours ou devant intervenir dans les Etats membres de l'Union européenne. La modification de la réglementation du transport maritime en faveur de l'amélioration de ses conditions de sécurité de ce type de transport implique de la part des autorités de notre pays une action résolue, sur plusieurs fronts et de longue haleine. L'honorable parlementaire peut être assuré de la détermination du gouvernement français à faire avancer ce dossier.

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Le Bris](#)

Circonscription : Finistère (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53978

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 novembre 2000, page 6559

Réponse publiée le : 14 mai 2001, page 2841