



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 68641

Texte de la question

M. Léonce Deprez demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver au rapport accablant sur le naufrage de l'Erika, dénonçant l'irresponsabilité de Total-Fina. Le rapport, rédigé par deux experts maritimes auprès de la Cour de cassation, souligne que l'agrément de l'Erika était caduc depuis novembre 1999, ce qui signifie que Total-Fina n'avait pas l'autorisation de l'affréter. D'autres précisions techniques du rapport signalent une « faute caractérisée du capitaine, de l'affréteur et de Total-Fina... ». Il lui demande la suite qu'il envisage de réserver à ce rapport quant à la réalité des actions de contrôle de ses services.

Texte de la réponse

Le rapport mentionné par l'honorable parlementaire a été établi dans le cadre d'une procédure judiciaire qui échappe à toute intervention du Gouvernement du fait du principe de la séparation des pouvoirs. Au demeurant, il convient de préciser que la procédure d'agrément dont il est question dans ce rapport est de nature privée, l'affréteur d'un navire procédant à des inspections des navires qu'il entend utiliser selon des règles qui lui sont propres ou communes à un groupement d'utilisateurs. Cette procédure ne lie ni l'Etat du pavillon, ni l'Etat du port. Pour autant, le Gouvernement a très rapidement réagi au naufrage de l'Erika, notamment sur la base d'un rapport d'enquête administrative et technique diligentée par le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Plus particulièrement, ce dernier a fait adopter par les opérateurs français, dès le 10 février 2000, une charte sur la sécurité maritime des transports pétroliers par laquelle les signataires s'engagent à n'utiliser que des navires justifiant des garanties optimales de sécurité. Cette charte, renouvelée le 22 février 2001, est significative de l'évolution des esprits et a eu un retentissement qui a dépassé le cadre national. Parallèlement, la France est à l'origine de la banque de données Equasis, soutenue par l'organisation maritime internationale (OMI) et par l'Union européenne, destinée à rassembler et à mettre à la disposition des autorités publiques comme des opérateurs privés, l'ensemble des informations concernant un navire et les inspections qu'il a subies à quelque titre que ce soit. Equasis constitue désormais un instrument de contrôle qui concourt puissamment à la transparence en matière de sécurité maritime. Enfin, il convient de rappeler l'action déterminante du Gouvernement qui, par trois mémorandums présentés dès février 2000 à l'OMI, à la Commission européenne et au Fipol a initié une série de mesures qui visent à un renforcement du contrôle des navires et à une meilleure maîtrise du trafic maritime. A cet égard, l'aboutissement du processus législatif communautaire avant la fin de cette année pour le « paquet Erika I » et pour le « paquet Erika II » au premier semestre 2002, illustre la détermination de la France et des Etats de l'Union européenne à progresser dans la voie du progrès de la sécurité maritime. Dans ce cadre nouveau, le Gouvernement entend assumer toute sa part, notamment dans le contrôle des navires et la surveillance du trafic maritime.

Données clés

Auteur : [M. Léonce Deprez](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68641

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 novembre 2001, page 6423

Réponse publiée le : 17 décembre 2001, page 7280