



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

marine

Question orale n° 102

Texte de la question

Mme Jacqueline Lazard attire l'attention de M. le ministre de la défense sur le grave accident qui s'est produit au large des côtes finistériennes. Suite à une collision avec le cargo turc Ocean transporter, un chalutier du Guilvinec, le Noble art, a sombré, avec trois hommes à son bord. Si l'équipage a heureusement pu être sauvé, cet accident n'en pose pas moins quelques questions. Il apparaît en effet tout d'abord que le cargo turc n'a pas donné suite aux injonctions des autorités maritimes qui l'enjoignaient, conformément au droit maritime, de détourner sa route pour porter secours au chalutier, en difficulté de son propre fait. Mais il apparaît aussi que les autorités maritimes ne semblent pas avoir mis tous les moyens en oeuvre pour suspendre la route du cargo. Elles auraient adopté une attitude jugée trop attentiste par les professionnels de la pêche. Ces derniers se trouvent en effet quotidiennement exposés à cette menace de collision avec des bâtiments battant souvent pavillon étranger, qui sont souvent non conformes aux normes de sécurité et qui ne respectent pas toujours les règles de navigation et de priorité. Elle lui demande donc s'il peut préciser à l'intention de la représentation nationale les raisons de la non-intervention de la Marine nationale dans ce cas précis et la philosophie qui préside à d'éventuelles interventions de la Marine nationale dans de telles situations.

Texte de la réponse

M. le président. Mme Jacqueline Lazard a présenté une question, n° 102, ainsi rédigée:

«Mme Jacqueline Lazard attire l'attention de M. le ministre de la défense sur le grave accident qui s'est produit au large des côtes finistériennes. Suite à une collision avec le cargo turc Ocean Transporter, un chalutier de Guilvinec, le Noble Art, a sombré, avec trois hommes à son bord. Si l'équipage a heureusement pu être sauvé, cet accident n'en pose pas moins quelques questions. Il apparaît en effet tout d'abord que le cargo turc n'a pas donné suite aux injonctions des autorités maritimes qui l'enjoignaient, conformément au droit maritime, de détourner sa route pour porter secours au chalutier, en difficulté de son propre fait. Mais il apparaît aussi que les autorités maritimes ne semblent pas avoir mis tous les moyens en oeuvre pour suspendre la route du cargo. Elles auraient adopté une attitude jugée par trop attentiste par les professionnels de la pêche. Ces derniers se trouvent en effet quotidiennement exposés à cette menace de collision avec des bâtiments battant souvent pavillon étranger, qui sont souvent non conformes aux normes de sécurité et qui ne respectent pas toujours les règles de navigation et de priorité. Elle lui demande donc s'il peut préciser à l'intention de la représentation nationale les raisons de la non-intervention de la marine nationale dans ce cas précis et la philosophie qui préside à d'éventuelles interventions de la marine nationale dans de telles situations.»

La parole est à Mme Jacqueline Lazard, pour exposer sa question.

Mme Jacqueline Lazard. Monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, quelques jours avant le drame qui a coûté la vie à cinq marins de Camaret et malheureusement démontré une nouvelle fois la condition extrêmement pénible des travailleurs de la mer, un autre accident grave s'est produit, le samedi 13 décembre, au large des côtes finistériennes. Suite à une collision avec le cargo turc Ocean Transporter, un chalutier du Guilvinec, le Noble Art, a sombré, avec trois hommes à son bord. Si l'équipage a heureusement pu être sauvé, cet accident n'en pose pas moins quelques questions.

Il apparaît en effet tout d'abord que le cargo turc n'a pas donné suite aux injonctions des autorités maritimes qui l'enjoignaient, conformément au droit maritime, de détourner sa route pour porter secours au chalutier, en difficulté de son propre fait.

Il apparaît aussi que les autorités maritimes ne semblent pas avoir mis en oeuvre tous les moyens pour suspendre la route du cargo. Elles ont adopté une attitude qui est jugée trop attentiste par les professionnels de la pêche. Ces derniers se trouvent en effet quotidiennement exposés à cette menace de collision avec des bâtiments battant souvent pavillon étranger, qui sont souvent non conformes aux normes de sécurité et qui ne respectent pas toujours les règles de navigation et de priorité.

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser les raisons de la non-intervention de la marine nationale dans ce cas précis et la philosophie qui préside à d'éventuelles interventions de la marine nationale dans de telles situations ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Louis Le Pensec, ministre de l'agriculture et de la pêche. Madame la députée, tout d'abord, je rappelle l'impossibilité de M. Richard d'être présent pour vous répondre directement. Il m'a donc prié de vous communiquer les éléments suivants.

Comme vous l'avez dit, le chalutier Noble Art du Guilvinec est entré en collision avec un cargo turc, l'Ocean Transporter, le 13 décembre à six heures trente-deux, à douze nautiques environ de la pointe de Penmarch au large du Finistère. Les trois marins pêcheurs qui étaient à bord ont abandonné leur chalutier accidenté et ont été récupérés sains et saufs presque aussitôt par un autre chalutier présent sur zone, le Lorelei. Quant au Noble Art, fort heureusement, il n'a coulé qu'à dix heures vingt-cinq, soit quatre heures après la collision. Le cargo, tout en reconnaissant cette collision, a poursuivi sa route, confirmé son identité et précisé son port de destination: Gand en Belgique. Mais il n'a pas pris toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer de la situation du chalutier, et, de plus, ne s'est pas dérouter sur Brest, comme le lui demandait le Cross Corsen.

Le préfet maritime a estimé ne pas devoir mettre en oeuvre la procédure des mesures coercitives à la mer, qui aurait pu être appliquée. En effet, l'armateur, le navire et le port de destination, au sein de l'Europe communautaire, étaient connus; une enquête pouvait y être conduite et il aurait été manifestement disproportionné d'arraisonner par la force un navire étranger, alors que l'accident n'avait pas fait de victime. Le navire a d'ailleurs été immobilisé à Gand, où une information contre le capitaine a été ouverte, sur demande de la justice française.

Sur la deuxième partie de votre question, j'indique qu'il existe une organisation de l'action de l'Etat en mer placée sous l'autorité directe du Premier ministre, qui délègue ses pouvoirs au préfet maritime, dont l'action en ce domaine ne relève pas de la défense nationale.

Les moyens de la marine nationale sont ainsi utilisés au même titre que les moyens de la douane, des affaires maritimes et de la gendarmerie.

Les procédures de visite, d'arraisonnement et de contrainte par la force dans les eaux internationales font l'objet de dispositions prévues par le droit maritime international et reprises dans nos textes législatifs et réglementaires.

En tout état de cause, il conviendra de tirer de cet événement des recommandations susceptibles d'améliorer la sécurité maritime, et le récent drame que vous évoquiez du Toul-an-Trez est venu rappeler à tous cet impératif.

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Lazard.

Mme Jacqueline Lazard. Monsieur le ministre, je prends acte de votre réponse qui est de nature à rassurer la profession.

Je souhaite cependant insister sur le problème plus général de la sécurité en mer, problème interministériel qui nécessiterait une consultation entre le ministère de l'équipement, le vôtre et celui de la défense.

Je profite de cette occasion pour souligner que les bulletins radio-maritimes, qui viennent de passer au CROSS alors qu'ils étaient assurés par Radio-Conquet, posent - je pense que vous en avez déjà été saisi - quelques problèmes.

Si la mise en route demande bien entendu un petit délai, il n'empêche que la situation soulève des risques, là encore en matière de sécurité.

Je souhaiterais avoir votre avis sur cette question.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Je ferai part à Alain Richard des remarques et observations formulées par Mme Lazard.

Pour ce qui est de ma responsabilité propre comme ministre de l'agriculture et de la pêche, j'entends aussi tirer toutes les conséquences des événements récents qui ont affecté le monde maritime.

Données clés

Auteur : [Mme Jacqueline Lazard](#)

Circonscription : Finistère (7^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 102

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : défense

Ministère attributaire : défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 janvier 1998, page 30

Réponse publiée le : 14 janvier 1998, page 129

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 8 janvier 1998