



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 107340

Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la lutte contre les dégazages sauvages des capitaines peu scrupuleux, les « voyous des mers ». En effet, s'il apparaît que cette pratique inadmissible et dangereuse semble se réduire substantiellement, grâce notamment à l'aggravation des sanctions contre les pollueurs des mers, le danger n'est pas complètement écarté. La dissuasion semble avoir fonctionné, mais les pratiques n'ont pas disparu, elles ont changé. Certains capitaines peu scrupuleux déballastent plus souvent de nuit, par mauvais temps : dès lors, on constate plus de pollution au large de l'Espagne. Les armateurs du monde entier connaissent désormais la jurisprudence française et dictent une modification d'attitude de certains capitaines voyous. Ainsi, alors qu'en 2004, dix-sept navires étaient surpris en flagrant délit de pollution et avaient donc été déroutés à Brest, un seul bateau avait fait l'objet d'une procédure en 2006. Il semblerait qu'élus et autorités attendent avec impatience la mise en service du nouvel avion des douanes, capable de faire des photos de nuit. Pour Vigipol, le déroutement imposé contrevenants, les lourdes cautions et l'immobilisation coûteuse des navires peuvent contraindre les armements à adopter de meilleures pratiques. Une harmonisation européenne de la législation en ce domaine s'imposerait en effet. Il lui demande quelles initiatives il compte prendre en ce domaine.

Texte de la réponse

Les fondements de l'harmonisation communautaire en matière de déroutement et d'immobilisation des navires pollueurs ainsi que de dépôt de caution sont, désormais, inscrits dans deux textes communautaires, à l'adoption desquels le ministère chargé de la mer a activement participé, à savoir la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005, visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires ainsi que la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction. C'est dans ce cadre que les États membres ont l'obligation expresse d'agir à l'égard des navires contrevenant aux dispositions de la convention MARPOL. Par ailleurs, cette compétence s'exerce dans les conditions déterminées par les textes communautaires, en conformité avec le droit international et, en particulier, la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982. Ainsi, s'agissant des actions susceptibles d'être intentées contre un navire pollueur : déroutement et/ou immobilisation du navire avec possibilité de caution en permettant la mainlevée, ces types d'intervention, font partie des moyens que les États membres vont pouvoir mettre en œuvre, individuellement et de façon coordonnée. Cette mise en œuvre vaudra non seulement pour les navires battant pavillon d'un État membre quel que soit le lieu où se trouvent ces navires, mais également pour les navires des États tiers à l'Union européenne, conformément aux règles du droit international. Il va de soi que l'harmonisation communautaire en ces domaines résultera d'abord de décisions et de pratiques administratives et judiciaires communes à l'ensemble des États membres. Le ministère chargé de la mer veillera à ce que le dispositif répressif mis en place, qui a fait décroître le nombre de navires contrevenants dans les eaux sous juridiction française, ne soit pas remis en cause par une application divergente des États membres qui pénaliserait les intérêts économiques de la flotte de commerce française, au moment même où le registre international français

visé à ramener nombre de navires sous pavillon français. Cependant, les initiatives qui pourraient être prises par ce département ministériel s'agissant d'immobilisation, de déroutement des navires ou même de caution, entendus au sens large, s'articuleront essentiellement autour des mesures de prévention prévues en application de l'article 5 (2 et 3) de la convention MARPOL, au titre du contrôle de l'état du port. À cet égard, il importera que ces initiatives, qui trouveront leur place dans le cadre des travaux de l'Organisation maritime internationale, fassent l'objet d'un consensus préalable au groupe transports de la Communauté européenne et qu'elles soient en tout état de cause compatibles avec les mesures répressives qui auront été préconisées sous l'égide du secrétariat général des affaires européennes et adoptées par l'Union. La voie diplomatique et la coopération internationale multilatérale ou bilatérale ont déjà permis des avancées techniques concrètes dans le domaine de la lutte antipollution. Ainsi, les États membres, parties à l'accord de Bonn, ont obtenu de substantiels progrès dans le domaine du recueil et de l'administration de la preuve à l'encontre des navires pollueurs. L'admission de la preuve par photographie ou l'adoption d'un code international de couleurs pour caractériser les pollutions sont des exemples de procédures communes. Par ailleurs, une coopération bilatérale active avec l'Espagne permet d'envisager des actions croisées dans les domaines de la surveillance et du contrôle, dans le prolongement des directives dites de Malaga par nos deux pays à la suite de la catastrophe du Prestige en 2002.

Données clés

Auteur : [M. Éric Raoult](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107340

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 octobre 2006, page 10794

Réponse publiée le : 23 janvier 2007, page 910