



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 11413

Texte de la question

M. Jacques Le Guen souhaite attirer l'attention de M. le Premier ministre sur la nécessité, en matière de transport maritime, de mettre un terme aux niveaux européen et mondial au système des pavillons de complaisance. En effet, derrière celui-ci se cachent de véritables scandales : évasion fiscale, distorsions de concurrence entre armateurs, mais surtout insécurité de bateaux souvent trop vieux et exploitation de la misère des marins issus de pays du tiers monde. Les catastrophes maritimes de l'« Amoco Cadiz », de l'« Erika » et plus récemment du « Prestige », ont montré du doigt ces pratiques et ont par ailleurs souligné les difficultés à en retrouver les responsables, notamment à cause de l'opacité du système. Aussi, il demande, d'une part, de bien vouloir lui faire connaître la position du Gouvernement sur ce problème et, d'autre part, de lui indiquer les mesures que la France entend promouvoir afin de rétablir la transparence en matière de sécurité maritime et de classification et de contrôle des navires. - Question transmise à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

Texte de la réponse

La question posée concerne tout d'abord la nécessité de mettre un terme, au niveau européen et mondial, au système des pavillons de complaisance. Le Gouvernement partage cette préoccupation et rappelle que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 retient le principe d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat dont il bat pavillon. La nature de ce lien substantiel a été précisée dans la convention de 1986 sur l'immatriculation des navires. L'Etat du pavillon doit s'assurer, soit d'une participation suffisante de ses nationaux à la propriété de ses navires pour assurer une juridiction effective, soit d'une « proportion satisfaisante » d'officiers et de marins nationaux dans les rôles d'équipage. Toutefois, cette convention sur l'immatriculation n'est pas entrée en vigueur, et n'a pas été ratifiée par les États membres de l'Union européenne en raison d'un désaccord entre les États membres sur l'opportunité de cette ratification. S'agissant des mesures à promouvoir afin de rétablir la transparence en matière de sécurité maritime, il convient de rappeler le soutien de la France à l'initiative de l'Organisation de coopération et développement économique (OCDE) sur la transparence de la propriété et du contrôle des navires. L'OCDE a produit une étude sur ce sujet, et envisage d'organiser un atelier de réflexion au cours du second semestre de cette année. Le sous-comité « Application des instruments par l'Etat du pavillon » de l'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé, lors de sa 11e session, de créer un groupe de travail sur les responsabilités des gouvernements et sur les mesures visant à encourager le respect des instruments tant par l'Etat du pavillon que par l'Etat du port et l'Etat côtier. Ce code de conduite des États du pavillon, qui est en préparation, couvrira également l'Etat du port et l'Etat côtier, et verra de ce fait son titre amendé. La France appuie cette démarche et demandera qu'elle inclue le processus de transfert d'un navire d'un registre vers un autre. Elle soutient également au comité de la sécurité maritime de l'OMI l'établissement de mesures d'audit des États du pavillon, et demande qu'un tel audit devienne obligatoire dans les meilleurs délais. Par ailleurs, la France a initié la base de données Equasis, soutenue par la Commission européenne. Cette base regroupe les informations issues du contrôle de l'Etat du port et de certains opérateurs privés, afin de faciliter l'accès à l'information pour tous les acteurs intéressés à la sécurité du navire (administrations, assureurs, affréteurs, banques...). Chaque mois, 80 000 pages sont consultées sur Equasis, ce qui marque son

succès. S'agissant enfin de la classification et du contrôle des navires, la France a plusieurs fois insisté sur l'application effective des directives communautaires en la matière issues du paquet « Erika 1 » : directive 2001/105 établissant des règles communes pour les organismes habilités à inspecter les navires et directive 2001/106 sur le renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port, qui ont été transposées en droit national par un arrêté au 7 mars 2003.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Le Guen](#)

Circonscription : Finistère (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11413

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Premier ministre

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 février 2003, page 639

Réponse publiée le : 7 juillet 2003, page 5469