



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 24465

Texte de la question

M. Jacques Le Guen attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur la sécurité du transport, par voie maritime, des produits toxiques et polluants. Depuis la catastrophe de l'Erika il y a près de quatre ans, l'Union européenne s'est dotée d'un arsenal législatif important afin de renforcer le contrôle des navires à risque et de sécuriser le transport d'hydrocarbures. Le naufrage du chimiquier levoni Sun, intervenu en octobre 2000 au large du cap de la Hague, a mis au jour les risques d'une pollution chimique de nos côtes. Une convention internationale dite convention « HNS » a été conclue à Londres en 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés aux transports maritimes pour les substances nocives et potentiellement dangereuses. Devant la complexité juridique de son application, de nombreux États ne l'ont pas ratifiée et souhaiteraient qu'elle soit ainsi simplifiée. Il lui demande donc les initiatives que le Gouvernement entend prendre pour engager une réflexion à ce sujet au niveau communautaire.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant la sécurité du transport, par voie maritime, des produits toxiques et polluants. Contrairement au transport des hydrocarbures qui est régi par un mécanisme d'indemnisation particulier, le fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), le transport maritime de produits chimiques et autres substances nocives n'est actuellement soumis qu'à la convention internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Le régime juridique et les montants que fixe cette convention sont sans commune mesure avec les risques inhérents au transport de produits chimiques. C'est la raison pour laquelle une convention internationale a été adoptée sous l'égide de l'organisation maritime internationale (OMI) en 1996. Le régime instauré par cette convention est inspiré du système mis en place pour les dommages liés au transport maritime d'hydrocarbures. Elle prévoit un montant maximal disponible pour l'indemnisation de 250 millions de droits de tirage spéciaux. Depuis son adoption, cette convention n'a toutefois recueilli que très peu de signatures et trois États seulement l'ont ratifiée. Cette absence de succès est notamment due à la complexité du texte. Devant l'hésitation des États à ratifier cette convention, l'OMI a décidé en 1999 la création d'un groupe de travail, auquel la France participe, ayant pour mission de cerner les difficultés de mise en oeuvre et de proposer des solutions pratiques. La dernière réunion de ce groupe s'est tenue au Canada du 3 au 5 juin 2003. Par ailleurs, à la suite des naufrages de l'Erika et du levoni Sun, le Conseil européen a décidé le 18 novembre 2002 d'autoriser les États membres à adhérer à cette convention. Au niveau communautaire, des travaux sont en cours afin d'aboutir à une interprétation commune de ce texte. Une réunion sur ces questions a eu lieu le 1er octobre dernier à Bruxelles, associant notamment les États adhérant à l'Union européenne. La France se prépare à adhérer à cet instrument. L'examen des conditions de mise en oeuvre de cette convention est en cours, à la fois au plan de la préparation réglementaire et en lien avec les différents professionnels concernés.

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 : 24465

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 8 septembre 2003, page 6868

Réponse publiée le : 20 janvier 2004, page 497