



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 4240

Texte de la question

M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la prévention des accidents de navires pétroliers. Les catastrophes écologiques récentes qui ont touché nos côtes ont mis en évidence le haut degré d'obsolescence d'une partie de la flotte pétrolière européenne et mondiale. Pour parvenir à limiter le plus possible ces risques de pollution maritime, la législation en vigueur au sein de l'Union européenne semble devoir être durcie, de la même façon que les Etats-Unis ont décidé d'imposer des tankers à double paroi. Aussi, il souhaiterait connaître les mesures qu'entend défendre le Gouvernement à ce sujet.

Texte de la réponse

Depuis le naufrage de l'Erika, et lors de la Présidence de l'Union européenne, la France a contribué à faire progresser de manière significative la sécurité maritime, tant au niveau international que national. D'une façon générale, la principale caractéristique des mesures préconisées a résidé dans leur cohérence car elles convergent dans le but d'éliminer des eaux et des ports européens les navires à risques, elles visent à mieux contrôler les navires et à mieux surveiller leur circulation, et, au plan communautaire, elles tendent à dissuader les acteurs du transport maritime d'utiliser de mauvais navires. Les mesures prises dans le cadre des dispositifs « Erika 1 » et « Erika 2 » constituent une réponse aux objectifs généraux fixés par le gouvernement. Au titre du paquet « Erika 1 », la directive 2001/105/CE modifiant la directive 94/57/CE sur les sociétés de classification prévoit l'harmonisation des conditions d'agrément des sociétés de classification et de leur contrôle, ainsi que l'harmonisation des niveaux de responsabilité de ces sociétés. Les premières mesures, issues de la réglementation internationale et reprises dans ces instruments, entreront en vigueur à partir du 1er juillet 2003. La directive 2001/106/CE modifiant la directive 94/57/CE sur le contrôle par l'Etat du port prévoit une inspection renforcée obligatoire tous les ans, pour les navires à risques, à l'entrée d'un port de l'Union européenne, avec une notification préalable pour préparer l'inspection, et autorise un bannissement des navires qui auront été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes et qui figurent sur une liste noire des pavillons. Son entrée en vigueur se fera à partir du 1er juillet 2003. Par ailleurs, le Conseil des ministres des transports européens des 5 et 6 décembre 2002 a mandaté l'agence européenne de sécurité maritime pour assurer l'uniformité et la qualité des contrôles des navires effectués par les Etats membres. Le règlement européen 417/2002 du 18 février 2002, relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, met en place un processus qui va contribuer à un rajeunissement spectaculaire de la flotte pétrolière mondiale, avec les premiers retraits à partir du 1er janvier 2003, l'élimination de 40 % des navires à simple coque en 2005 et plus de 95 % en 2015. Sur ce point, suite au naufrage du pétrolier « Prestige », le Conseil des ministres européens des transports a demandé à la Commission de proposer, avant le 1er juillet 2003, une proposition visant à accélérer la réduction du nombre de pétrolier à simple coque. Ces dispositions vont se combiner avec l'obligation de contrôle en cale sèche, tous les deux ans et demi, des pétroliers de plus de quinze ans pour améliorer la qualité de ces navires. Au titre du paquet « Erika 2 », le règlement 1406/2002 instituant l'Agence européenne pour la sécurité maritime

a été adopté le 27 juin 2002 par le Parlement européen et le Conseil. La France est candidate pour accueillir le siège de cette agence à Nantes. La France a nommé son représentant titulaire, qui est un armateur, faisant ainsi oeuvre novatrice. L'agence s'est réunie pour la première fois le 4 décembre 2002 et a déterminé son programme de travail. La directive 2002/59/CEE adoptée le 27 juin 2002, abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, porte sur la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Le projet de règlement sur la constitution d'un fonds européen d'indemnisation complémentaire a été renvoyé à l'organisation du Fonds international contre la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) qui a entamé des discussions pour créer un troisième niveau d'indemnisation en vue de la tenue d'une conférence diplomatique en 2003. Le Conseil des ministres des transports a retenu d'examiner, avant la fin de l'année 2003, une proposition de réglementation sur la création d'un fonds pour le cas où ce fonds supplémentaire de troisième niveau ne serait pas établi. Ce ne sont pas les seules actions entreprises à la suite du naufrage de l'Erika. La banque de données EQUASIS, initiative française approuvée par l'OMI et soutenue par l'Union européenne, contribue à la transparence et à la responsabilisation tout en permettant d'identifier les navires potentiellement à risques. EQUASIS fonctionne depuis mai 2000 et, actuellement, 80 000 pages sont consultées chaque mois par 3 500 utilisateurs. Au plan national, la Charte de la sécurité maritime des transports pétroliers, signée le 20 février 2000, traduit l'engagement marquant des chargeurs nationaux sur la voie de la responsabilisation. Ses effets positifs sont reconnus par l'ensemble des acteurs du transport maritime. Les actions engagées produiront leurs effets progressivement. Elles vont largement dans les sens des préoccupations de l'honorable parlementaire. Le naufrage de l'Erika a suscité une large prise de conscience de la communauté maritime internationale sur la nécessité d'un renforcement de la sécurité maritime. Ces efforts, entrepris depuis deux ans, ont incontestablement apporté une réponse à la préoccupation mondiale sur la sécurité des navires pétroliers. La France a souhaité que l'effort soit global, c'est-à-dire qu'il porte sur les différents champs du secteur maritime. Ainsi, l'ensemble de ces mesures a mis en place un dispositif équivalent à celui des Etats-Unis.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Warsmann](#)

Circonscription : Ardennes (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4240

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 octobre 2002, page 3529

Réponse publiée le : 3 février 2003, page 804