



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 39516

Texte de la question

M. Didier Julia appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que tout bateau transportant du fioul est obligé de dégazer et de nettoyer sa cuve avant d'effectuer un plein. Il serait donc nécessaire de prévoir, pour remédier définitivement au dégazage en mer, l'institution d'un carnet de dégazage. Chaque bateau serait dans l'obligation de posséder un carnet lors de tout contrôle. Y figurerait le tampon et la date du lieu des installations où il a effectué officiellement, dans des conditions de contrôle industriel normales, sa dernière opération de dégazage. Aussi, il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas normal que à toute absence de tampon devrait correspondre une amende s'élevant au prix d'un dégazage industriel multiplié par dix, sans compter les suites pénales.

Texte de la réponse

Depuis 1983, en application de la convention Marpol 1979, tout pétrolier transportant du pétrole brut ou des produits issus des raffineries doit posséder des ballasts à eau de mer séparés des citernes à cargaison. En conséquence, les pétroliers n'ont plus à se débarrasser d'eau de ballastage souillée par des hydrocarbures. Seule subsiste, pour tous les types de navires, la gestion des soutes à combustible et de la propreté de la cale du compartiment machine, qui amène à vouloir se débarrasser de produits de lavages souillés, qui sont, soit déchargés dans un port, soit versés à la mer dans certaines zones et selon des dilutions précises (moins de quinze parties par million). L'ensemble de ces opérations est mentionné dans le registre des hydrocarbures de chaque navire, qui est contrôlé à chaque visite de sécurité. Cependant, pour faciliter le contrôle, comme décidé au Comité interministériel de la mer du 27 juin 2000, la France proposera à l'OMI d'étendre l'obligation de posséder un enregistreur de données à tous les navires, et de prévoir la possibilité d'inclure des données relatives au déballastage dans les enregistreurs de bord des navires. En outre, une étude sera engagée pour examiner l'applicabilité d'une identification ou d'un marquage des produits transportés et des produits d'exploitation, à l'instar de ce qui est fait aux Etats-Unis. Pour anticiper sur la future directive européenne sur « les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison », un amendement prévoyant le déballastage des navires avant leur sortie du port sous peine de sanctions pénales a été introduit dans le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports. Afin de mieux dissuader les auteurs de rejets illicites, les sanctions qui leur sont applicables seront renforcées et les règles de compétence des tribunaux aménagées afin d'optimiser le traitement des procès-verbaux par des magistrats spécialisés. Une proposition de loi réprimant la pollution par les navires vient d'être adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale. Elle prévoit une amende pouvant aller jusqu'à trois millions de francs, soit trois fois plus qu'actuellement, et une peine d'emprisonnement de quatre ans pour les capitaines de navire coupables de dégazages illégaux.

Données clés

Auteur : [M. Didier Julia](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39516

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 décembre 1999, page 7374

Réponse publiée le : 25 décembre 2000, page 7359