



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 42149

Texte de la question

M. Roland Blum attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement concernant le plan de doublement des effectifs des inspecteurs de sécurité maritime, d'ici à deux ans, suite à la catastrophe de l'Erika. S'il est vrai que ce type de mesure peut s'avérer utile, elle ne sera que partiellement efficace tant que les responsabilités des parties concernées ne seront pas clairement établies. Il le remercie de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement a l'intention de prendre des mesures complémentaires de nature à assurer une plus grande efficacité du transport maritime de produits toxiques et polluants.

Texte de la réponse

Il est certain que l'amélioration de la sécurité du transport maritime des produits toxiques et dangereux ne peut aboutir que dans un cadre international. C'est pourquoi les actions proposées par le Gouvernement figurent dans les trois mémorandums adressés à la Commission européenne, à l'Organisation maritime internationale (OMI) et au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. En premier lieu, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a proposé aux partenaires de l'Union européenne, en conformité avec le droit international, de mettre en place un système européen de surveillance et de contrôle maritime. Ce système permettra d'obliger les navires à destination des ports européens à se signaler et à être soumis à des contrôles en tant que de besoin dès leur entrée dans la zone d'exclusivité économique, c'est-à-dire jusqu'à 200 milles de nos côtes. Par ailleurs, il est nécessaire de renforcer les contrôles des navires et leur efficacité. Il est donc proposé à l'OMI que ces contrôles intègrent un examen approfondi de la structure. La banque de données EQUASIS, dont la généralisation est demandée, permettra d'identifier les navires suspects. La mise en place d'un contrôle commun des inspecteurs des ports, mais aussi des sociétés de classification, est sollicitée auprès de l'Union européenne. Ainsi, au-delà de l'augmentation des contrôles publics, c'est un contrôle sur l'ensemble de ceux qui sont à même de nous garantir la sécurité qui doit s'instituer. Dans les enceintes compétentes que sont l'OMI et la Commission européenne, il est également demandé que les navires à simple coque ou les navires les plus âgés soient bannis des ports européens. Le respect des conventions de l'Organisation internationale du travail et de l'OMI en matière de conditions de travail des marins, qualification, formation, normes de sécurité, doit être défendu avec vigueur. En outre, le ministre demande que les dispositions juridiques internationales soient revues pour responsabiliser les opérateurs qui font courir un risque aux hommes et à l'environnement. Cette limite doit être levée, et les plafonds de responsabilité et d'indemnisation doivent être revus à la hausse. Les pollueurs doivent également être les payeurs. Par ailleurs, la table ronde qui s'est tenue le 10 février 1999, avec l'ensemble des acteurs du transport maritime français, a permis la mise en commun des propositions et l'acceptation de la totalité de celles-ci par l'élaboration d'une charte de la sécurité maritime, qui concerne tant la fiabilité des matériels que la qualification des équipages. Enfin, le comité interministériel de la mer, réuni le 28 février dernier sous la présidence du Premier ministre, a rendu officiel le renforcement des moyens attribués à la sécurité maritime.

Données clés

Auteur : [M. Roland Blum](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (1^{re} circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42149

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 février 2000, page 1110

Réponse publiée le : 14 août 2000, page 4860