



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 45375

## Texte de la question

M. Michel Hunault attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessaire prévention des catastrophes et la nécessité d'améliorer la sécurité maritime. Le naufrage de l'Erika au large des côtes bretonnes et la marée noire que le pétolier a provoquée ont montré les insuffisances du contrôle des navires. Il lui demande si le Gouvernement serait favorable à prendre toutes dispositions pour assurer un contrôle plus pointu des navires dans les ports européens ainsi qu'une surveillance accrue des sociétés de classification qui inspectent les bateaux, et exiger des pétroliers à double coque. Ce dispositif qui devrait être étendu aux pays européens permettrait de prévenir les naufrages et les conséquences catastrophiques pour l'environnement et les professionnels.

## Texte de la réponse

Après la catastrophe de l'Amoco Cadiz en 1978, la France a mis en place et amélioré continuellement un certain nombre de moyens qu'il convient de rappeler. Des dispositifs de séparation du trafic ont été instaurés en Manche et les navires ont l'obligation de s'identifier à Ouessant et au Pas-de-Calais. Les CROSS ont été créés et leurs missions renforcées : surveillance du trafic, coordination du sauvetage, communication radio de sécurité. Les pouvoirs des préfets maritimes ont été étendus, ce qui leur permet maintenant d'intervenir autoritairement au large sur un navire qui présente des risques et, enfin, des remorqueurs d'intervention ont été prévus dans les zones à risque. La réglementation internationale s'est aussi renforcée, aussi bien dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution notamment par la mise à jour des conventions SOLAS et MARPOL, que dans celui du contrôle des navires étrangers par l'Etat du port qui est réglementé par des directives européennes. Le naufrage de l'Erika a montré malheureusement que les dispositions existantes ne suffisaient pas. Le ministère de l'équipement, des transports et du logement, a donc mené en quelques mois des actions vigoureuses. Le bureau enquêtes et accidents mer a ainsi rendu, dès la mi-janvier 2000, un apport provisoire mettant en cause le mauvais état de la structure du navire et le manque de transparence des responsables réels du navire. Sur cette base, les services du ministère ont établi un certain nombre de propositions qui se sont traduites par des résultats significatifs. Le ministre a réuni, lors d'une table ronde le 10 février 2000, les principaux acteurs du transport maritime pétrolier en France qui se sont engagés dans une charte signée par tous. Par cette charte, les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque à partir de 2008 et à éviter, sauf contrôle très strict, les navires de plus de quinze ans, ainsi que ceux qui ont souvent changé d'armateurs et de sociétés de classification. Les armateurs s'engagent quant à eux à effectuer sur leurs navires des contrôles techniques de structure en cale sèche tous les deux ans et demi et à respecter l'intégralité des conventions de l'OMI concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de l'OIT à propos des aspects sociaux. Enfin, l'ensemble des parties s'engage à renseigner et à utiliser la base de données EQUASIS relative aux renseignements sur l'état de navires. Le 15 février 2000, la France a transmis à l'Organisation maritime internationale, au FIPOLE et à la Commission européenne, trois mémoranda regroupant les propositions d'amélioration que la France veut faire aboutir sur le plan international. Ces propositions sont guidées par trois priorités : prévenir, contrôler, responsabiliser. Prévenir en améliorant la surveillance des

navires en étendant l'identification systématique des navires dangereux et en exigeant la transmission préalable d'un dossier de sécurité avant l'accès à un port européen. Contrôler en accélérant l'élimination progressive des pétroliers à simple coque les plus anciens de façon à s'aligner sur les dispositions déjà fixées par les Etats-Unis pour leurs eaux (Oil Pollution Act de 1990), en harmonisant les conditions de travail des équipages par la ratification des conventions de l'OIT, en renforçant le contrôle de la structure des navires en cale sèche, et en assurant un meilleur contrôle es organismes chargés de la sécurité que sont les inspecteurs des Etats du port et du pavillon et les sociétés de classification. Responsabiliser en accroissant la transparence sur la connaissance des navires grâce à la mise en commun d'information sur la base de données EQUASIS, en relevant le plafond d'indemnisation du FIPOL pour les victimes des marées noires, et en révisant le mode de calcul des contributions. Le comité interministériel de la mer qui s'est tenu à Nantes le 28 février 2000 sous la présidence du Premier ministre a rendu officiel le renforcement des moyens attribués à la sécurité maritime. Il s'agit du doublement du nombre d'inspecteurs de la sécurité maritime en trois ans, du renforcement des CROSS par la transformation de 21 postes d'appelés du contingent en 25 postes de professionnels, de l'accélération de remise en état de la signalisation maritime (phares, balises, flotte de balisage), et du renforcement des moyens d'intervention par la mise en place d'un quatrième remorqueur en Manche, d'un nouvel hélicoptère Dauphin et par l'affrètement d'un navire spécialisé dans la dépollution. Enfin, le Conseil européen des transports, auquel le ministre a participé le 28 mars dernier, a mis en évidence la motivation des Etats européens sur le sujet de la sécurité maritime. La Commission européenne, sur la base du mémorandum français, y a présenté ses premières propositions sur le contrôle des sociétés de classification, le contrôle de l'Etat du port et l'élimination progressive des pétroliers simple coque. Le renforcement des contrôles sur les navires fréquentant les ports de la communauté doit se traduire par une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes. Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une « liste noire » que la Commission publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés en fonction de l'âge du navire et devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast. Les navires doivent envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement. Les Etats membres devront s'engager, notamment par le recrutement et une formation accrue des inspecteurs, à contrôler les navires de manière plus fréquente et plus approfondie afin d'éviter que ne se créent des « ports de complaisance ». Un contrôle plus étroit doit être exercé sur les sociétés de classification auxquelles les Etats membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. La Commission se réserve par une procédure simplifiée de suspendre ou de retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence. De bonnes performances de sécurité et de prévention de la pollution des sociétés de classification deviennent un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire. En outre, des critères de qualité plus sévères doivent être remplis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines procédures lorsqu'un navire change de classe, telles que la transmission du dossier historique complet du navire à la nouvelle société de classification. Enfin, il est proposé de généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque en fonction d'un calendrier analogue à celui des Etats-Unis (2005, 2010, 2015 selon le tonnage). Ces trois propositions forment un tout cohérent, concernant non seulement les navires pétroliers, mais également, pour ce qui concerne les deux premières, les autres navires transportant des matières dangereuses ou polluantes. En particulier, les informations recueillis lors des contrôles dans chaque port ou lors des vérifications par les sociétés de classification seront largement diffusées, à partir notamment de la banque de données EQUASIS, de sorte que soit systématiquement connu l'état d'un navire et que, en cas d'accident, les responsabilités de chacun soient clairement établies. Le Portugal, qui préside l'Union européenne et, bien sûr, la France, qui la présidera au second semestre 2000, sont déterminés à faire aboutir ces propositions rapidement, et par les voies les plus appropriées (directives européennes et OMI). Les premières propositions devraient se traduire par des décisions avant la fin de l'année.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Hunault](#)

**Circonscription :** Loire-Atlantique (6<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 45375

**Rubrique** : Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé** : équipement et transports

**Ministère attributaire** : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 24 avril 2000, page 2554

**Réponse publiée le** : 10 juillet 2000, page 4173