



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 53787

Texte de la question

M. Léonce Deprez demande à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, de lui préciser la suite que son ministère a réservée au rapport de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la sécurité du transport maritime (13 juillet 2000) proposant d'adapter la responsabilité civile au coût réel des pollutions pour l'armateur qui « aujourd'hui ne paie pratiquement rien, si ce n'est sa prime d'assurance ». La nouvelle catastrophe, survenue au large du cap de La Hague, après celle de l'Erika, aurait justifié et continue à justifier une action efficace du ministère de la justice.

Texte de la réponse

La garde des sceaux, ministre de la justice, fait connaître à l'honorable parlementaire qu'aucun régime international d'indemnisation n'est actuellement en vigueur pour les pollutions dues aux substances chimiques autres que les hydrocarbures persistants transportés. Il convient donc de se référer au droit commun de la responsabilité civile auquel s'ajoutent toutefois les dispositions particulières aux créances maritimes. Le propriétaire du navire peut en effet, conformément aux dispositions de la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, limiter sa responsabilité en déposant un fonds de limitation dont le montant sera partagé entre les créanciers d'un même événement. La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 modifiée, prévoit à son article 61 que les limites de la responsabilité du navire qu'elle édicte sont celles établies par la convention de Londres précitée. Si la convention du 19 novembre 1976 met en place, pour l'ensemble des créances maritimes, un fonds de limitation de la responsabilité qui a de nombreux points communs avec celui prévu pour les hydrocarbures, elle n'instaure toutefois pas une responsabilité objective du propriétaire et ne prévoit pas d'assurance obligatoire. Il s'agit donc d'une simple procédure de règlement des créances et non pas d'un véritable régime d'indemnisation. Par ailleurs, les plafonds d'indemnisation prévus par cette convention sont assez bas, même si elle a été amendée par un protocole de 1996, non encore en vigueur, qui relève les niveaux d'indemnisation et les adapte mieux aux dommages potentiels. C'est pourquoi le Gouvernement français a décidé d'engager le processus d'adhésion à la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 1996 et il conviera les autres Etats membres de l'Union européenne à en faire de même. Cette adhésion n'empêcherait pas que l'on s'oriente par la suite vers une responsabilisation accrue de l'ensemble des acteurs du transport maritime, éventuellement les propriétaires de la marchandise dangereuse ou polluante, comme le préconise le mémorandum des autorités françaises à la Commission européenne sur le renforcement de la sécurité maritime. Il convient cependant de souligner que l'action en matière de sécurité du transport maritime concerne d'autres ministères et comporte d'autres volets relatifs à la prévention des accidents. En tout état de cause, une solution purement nationale, consistant à modifier notre droit de la responsabilité civile, conduirait la France à s'isoler du dispositif conventionnel récemment mis en place au plan international, puisque celui-ci ne permet pas que la responsabilité du propriétaire ou de tout affréteur du navire soit engagée sur une autre base que cet instrument.

Données clés

Auteur : [M. Léonce Deprez](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53787

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : justice

Ministère attributaire : justice

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 novembre 2000, page 6566

Réponse publiée le : 4 juin 2001, page 3290