



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 63074

Texte de la question

M. André Aschieri attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'urgence à améliorer la sécurité maritime. Celle-ci, gravement mise en défaut lors de catastrophes intervenues ces dernières années, ne semble pas avoir été sérieusement remise en cause. La question d'une meilleure efficacité des contrôles effectués par des sociétés privées mérite tout son intérêt, et les causes des accidents intervenus doivent ensuite être aisément connues. En ce sens, un rapport du Parlement européen vise à équiper de boîtes noires tous les navires de plus de 30 000 tonnes. Il lui demande s'il envisage de procéder rapidement à l'inscription réglementaire de cette obligation.

Texte de la réponse

Les boîtes noires, techniquement dénommées « enregistreurs des données du voyage », constituent des équipements qui participent à la sécurité puisqu'ils permettent de reconstituer et d'analyser les circonstances des incidents et accidents. La question de leur mise à bord est débattue au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et au sein de l'Union européenne. Une récente résolution de l'OMI impose les boîtes noires à partir du 1er juillet 2002 aux navires à passagers, neufs et existants, ainsi qu'aux navires de charge d'une jauge brute supérieure à 3 000 tonnes construits à partir de cette date, selon un calendrier échelonné jusqu'au 1er janvier 2004. Par contre, les navires de charge existant au 1er juillet 2002 ne sont pas soumis à cette obligation. C'est pourquoi, lors du conseil des ministres européens des transports de décembre 2000, la présidence française a suscité un engagement politique unanime, prévoyant de rendre obligatoire cet équipement si une décision dans ce sens n'intervenait pas à l'OMI dans un délai de cinq ans. Le gouvernement français est donc clairement favorable à l'installation de boîtes noires à bord des navires y compris les navires de charge existants. Pour autant, et à l'instar de la majorité des Etats membres de l'Union européenne, il est d'avis que la solution doit d'abord être recherchée à l'OMI qui est l'enceinte appropriée, en raison de la portée internationale de la disposition en cause. Ce n'est qu'à défaut de résultat avant la fin de 2004 qu'une décision européenne unilatérale s'imposerait. Tel est le sens de l'approche commune adoptée lors du conseil des ministres des transports du 28 juin 2001 qui engage les Etats membres à soutenir, dans les discussions de l'OMI, la proposition communautaire d'obligation d'équipement des navires de charge d'une jauge brute supérieure à 3 000 tonnes construits avant le 1er juillet 2002. Par ailleurs, cette approche commune est complétée, à la demande de la France, par l'inscription de l'obligation d'emport dans la proposition de directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime ; cet engagement juridique vient compléter l'engagement politique de l'approche commune. Il convient de rappeler que le projet de directive relève de la procédure de codécision avec le Parlement européen. Au travers du processus communautaire, la volonté du gouvernement français en la matière est ainsi clairement affichée.

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63074

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 juillet 2001, page 3784

Réponse publiée le : 13 août 2001, page 4704