ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 14845

Texte de la question

M. Jean-Yves Besselat appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les conditions dans lesquelles s'opèrent les transports maritimes de matières dangereuses. La prochaine assemblée générale de l'OMI à la fin de l'année 2003 doit ouvrir le chantier de la réforme du trafic maritime vers le nord de l'Europe par de nouvelles règles pour l'entrée dans le canal de la Manche. Il ressort des différentes études sur la question que l'effet utile du régime de responsabilité implique que celui-ci comporte les caractéristiques suivantes : relèvement significatif du seuil de limitation de responsabilité en l'absence de faute ; obligation de contracter une assurance pour couvrir cette responsabilité sans faute ; nouvelle formulation de la qualification de faute et de négligence ; responsabilité illimitée en cas de faute ou de négligence ; possibilité de poursuivre tous les acteurs de la filière et pas le seul propriétaire enregistré ; relèvement significatif du plafond du fonds de compensation. Il lui demande s'il entend porter cette initiative au sein de l'OMI.

Texte de la réponse

Les mesures prises à la suite du naufrage du pétrolier Prestige sont, pour partie, nouvelles. La France, l'Espagne et le Portugal ont mis en oeuvre dans leur zone économique exclusive des mesures de recherche, d'identification et de contrôle (par radio, voire par une équipe d'évaluation) des pétroliers simple coque de plus de 15 ans transportant certains produits pétroliers particulièrement polluants. Ces mesures provisoires sont encore en vigueur, mais la France, l'Espagne, la Belgique, le Portugal, le Royaume-Uni et l'Irlande ont présenté à l'Organisation maritime internationale (OMI) une demande pour désigner certains espaces maritimes (allant du nord de la Grande-Bretagne au sud du Portugal, et couvrant la Manche) comme zone maritime particulièrement vulnérable, en application de l'article 211-6 de la convention sur le droit de la mer. L'adhésion de la France au protocole de 1996, à la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes et à la convention de 2001 sur les dommages créés par les soutes de navires, sera accélérée. Par ailleurs, le Gouvernement intervient au niveau international pour améliorer la réparation des dommages causés par les marées noires. Le système actuel, composé d'un premier niveau d'indemnisation à la charge du propriétaire de navire et de son assureur et d'un second niveau, supporté par le FIPOL, s'avère inadapté pour faire face aux sinistres les plus graves et prévenir leur répétition. Au 1er novembre 2003, s'appliquera le relèvement des limites de responsabilité du FIPOL adopté par l'OMI, après le naufrage de l'Erika. Le montant maximum d'intervention de cette organisation, fixé actuellement à 135 millions d'unités de compte, sera alors porté à 203 millions d'unités de compte. Cette réévaluation étant insuffisante, la communauté internationale a élaboré, au sein d'un groupe de travail réuni à l'initiative de la France, un projet de troisième niveau international d'indemnisation, dit « fonds complémentaire ». Ce projet sera examiné par une conférence diplomatique qui se tient depuis le 12 mai 2003 à Londres. Le Gouvernement souhaite que ce fonds soit doté d'un milliard d'euros. L'Union européenne a d'ores et déjà préparé un projet de fonds complémentaire européen (COPE) qui serait mis en oeuvre en cas d'échec de la réforme du système international. La réforme de la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) est

examinée par ce même groupe de travail. La France, qui s'est toujours exprimée clairement en faveur d'une réforme de grande ampleur, a soumis au groupe de travail réuni en février 2003 différentes propositions visant à mieux responsabiliser l'ensemble des opérateurs du transport maritime et améliorer le régime des assurances. Les travaux de ce groupe se poursuivront à l'automne. La Communauté européenne a également pris des mesures, que la France a fortement contribué à préparer. C'est ainsi que le conseil des transports du 27 mars 2003 vient d'adopter une modification, qui entrera en vigueur à l'été 2003, au règlement 417/2002. Elle a pour but d'accélérer l'entrée en service des pétroliers à double coque, d'exiger que certains produits pétroliers soient transportés dans des pétroliers à double coque, et de renforcer les contrôles de la structure des pétroliers. Son extension à l'échelle mondiale a été demandée à l'OMI. Un projet de texte européen instaurant des sanctions pénales en cas de rejets illégaux causant une pollution marine est en cours de discussion. La France soutient cette initiative.

Données clés

Auteur : M. Jean-Yves Besselat
Circonscription : Seine-Maritime (7e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 14845
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 24 mars 2003, page 2151
Réponse publiée le : 7 juillet 2003, page 5405