



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 14847

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 pollutions marines. La mise en oeuvre de l'article 91 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (1982), qui précise la nécessité d'un « lien essentiel entre la nationalité du propriétaire d'un navire et la nationalité de son pavillon », est l'élément central de l'assainissement durable des pratiques en matière de transports maritimes. Cette application interdirait de fait le recours aux pavillons de complaisance, minimisant ainsi les risques pour l'environnement et améliorant dans le même temps les conditions de travail - aujourd'hui déplorables - des marins engagés sur ces navires. Il lui demande comment il entend porter la volonté de la France de promouvoir l'application de règles adoptées il y a plus de 20 ans par l'ensemble de la communauté internationale.

Texte de la réponse

La question posée évoque la nécessité de promouvoir l'exigence d'un lien essentiel entre la nationalité du propriétaire d'un navire et celle de son pavillon, pour l'assainissement durable des pratiques en matière de transports maritimes. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 retient le principe d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat dont il bat pavillon, mais sans le définir précisément. Son article 91 dispose que « chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ». La nature de ce lien substantiel a été dans une certaine mesure précisée dans la convention de 1986 sur l'immatriculation des navires. L'Etat du pavillon doit s'assurer soit d'une participation de ses nationaux à la propriété de ses navires suffisante pour assurer une juridiction effective, soit qu'une « partie satisfaisante » des officiers et marins soient des nationaux. Néanmoins, la convention sur l'immatriculation n'est pas entrée en vigueur et n'a pas été ratifiée par les Etats membres de l'Union européenne en raison du désaccord sur l'opportunité de cette ratification. S'agissant des dispositions françaises en la matière, la législation prévoit que, pour être francisé, le navire doit soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la communauté, soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française, ou d'un autre Etat membre, sous réserve en ce cas que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable sur le territoire français. Ces dispositions n'interdisent pas que la propriété réelle d'un navire ne soit pas française. La composition de l'équipage est aussi un élément du lien substantiel. La loi du 26 février 1996 dispose à cet égard que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. L'équipage doit être communautaire, ou, sur les navires du registre des terres australes et antarctiques françaises, français, dans une proportion déterminée par décret ou par accord des partenaires sociaux. La propriété non nationale du navire peut rendre plus difficile l'identification de la propriété, lorsque la question se pose pour établir les responsabilités réelles en cas de pollution ou à des fins de lutte contre le terrorisme. Le contrôle réel du navire est une question aussi importante que sa propriété réelle, ainsi certains navires sont la propriété de sociétés

financières, mais le contrôle effectif de leur exploitation et de leur entretien revient à l'affréteur, qui peut lui-même le sous-traiter de diverses manières. La problématique de la transparence de la propriété et du contrôle des navires a fait l'objet d'une initiative de l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE) que la France a soutenue. L'OCDE a produit une étude sur ce sujet, et envisage d'organiser un atelier de réflexion au cours du second semestre de cette année. A l'Organisation Maritime Internationale (OMI), notamment au sein du sous-comité Flag State Implementation, la France soutient les propositions relatives à un code de conduite des Etats du pavillon et à l'encadrement du transfert des navires sous différents pavillons. Par ailleurs, la France a initié le développement de la base de données Equasis, soutenue par la Commission européenne. Cette base regroupe les informations issues du contrôle de l'état du port et de certains opérateurs privés, afin de faciliter l'accès à l'information pour tous les acteurs intéressés à la sécurité du navire (administrations, assureurs, affréteurs, banques, etc.). Lutter contre les pavillons de libre immatriculation suppose aussi que les armateurs qui évitent d'y recourir ne soient pas pénalisés plus que de raison, en terme de fiscalité, de complexité des procédures administratives et de restrictions relatives à la nationalité des équipages. Le rapport du sénateur de Richemont remis en mars 2003 au Premier ministre, amorce une nouvelle réflexion à cet égard.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Besselat](#)

Circonscription : Seine-Maritime (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14847

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 mars 2003, page 2151

Réponse publiée le : 7 juillet 2003, page 5406