



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 31410

Texte de la question

M. Dino Cinieri demande à Mme la ministre déléguée aux affaires européennes de bien vouloir lui communiquer les mesures prises au niveau européen en faveur de la réduction des risques écologiques imputables au transport par voie maritime des produits pétroliers. Il lui demande notamment quelles actions elle entend soutenir ou initier dans ce cadre-là en matière d'élimination des tankers vétustes à simple coque, de contrôle des navires par les sociétés de classification et de création de « port refuge » pour l'accueil des bateaux en difficulté.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a bien voulu appeler l'attention de la ministre déléguée chargée des affaires européennes sur les nouvelles mesures de réglementation européenne en matière de sécurité maritime et de pétroliers à simple coque. L'Union européenne a demandé, à la suite de la catastrophe du Prestige, l'accélération du calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque par rapport à l'échéance de 2015. Les États membres de l'Union se sont engagés, lors du Conseil transports du 6 décembre 2002, à refuser l'accès à leurs ports aux pétroliers à simple coque transportant des fiouls lourds. Un accord politique sur les modalités de mise en oeuvre de cette mesure a été obtenu au Conseil transports des 27 et 28 mars 2003. Le règlement interdisant les simples coques dans les ports européens a été publié au Journal officiel et est entré en vigueur le 21 octobre dernier. Le transport de pétrole lourd dans des pétroliers à simple coque à destination ou au départ des ports d'un État membre de l'Union européenne est dorénavant interdit et devra être effectué par des pétroliers à double coque. En outre, le programme de retrait progressif des pétroliers à simple coque est accéléré : désormais, l'Union européenne va appliquer des règles aussi strictes que celles en vigueur aux États-Unis. Les pétroliers de catégorie 1 sont les bâtiments les plus vulnérables et les plus âgés : la date limite pour leur exploitation est ramenée de 2007 à 2005, avec une limite d'âge de vingt-trois ans (vingt-huit ans selon les règles en vigueur antérieurement). Les pétroliers de la catégorie 2, dits pétroliers « MARPOL », qui offrent une meilleure protection, seront éliminés d'ici à 2010 selon un calendrier beaucoup plus strict. Le même calendrier est maintenant d'application pour les petits pétroliers de la catégorie 3, dont le port en lourd est inférieur à 20 000 ou 30 000 tonnes. Le régime spécial d'inspection des pétroliers pour évaluer le bon état structurel des pétroliers à simple coque qui ont plus de quinze ans est étendu et mis en oeuvre de manière plus précoce. Tous les pétroliers à simple coque, y compris les plus petits, qui avaient été initialement écartés, seront désormais soumis au système d'évaluation de l'état des navires dès l'âge de quinze ans. La question du démantèlement des bateaux fait actuellement l'objet de discussions au sein de différents forums : les directives adoptées à l'occasion de la 23e Assemblée de l'Organisation maritime internationale interviennent à un moment opportun alors que la demande de recyclage d'une flotte vieillissante est en constante augmentation ; l'Organisation internationale du travail a pris récemment une série de directives qui représentent une avancée significative vers l'amélioration des conditions de travail et de sécurité ; enfin, le secrétariat de la convention de Bâle, avec l'OMI et l'OIT, a mis en place un groupe de travail sur la question du démantèlement des navires qui a demandé aux États d'exposer leurs vues sur les différents problèmes posés par ces navires en fin de vie. L'actualité récente et

les décisions européennes sur l'élimination progressive des navires à simple coque ont conduit le Gouvernement à renforcer la coordination des départements ministériels concernés. Plusieurs pistes de réflexion ont été évoquées, telles la « préparation du navire au démantèlement » (établissement d'un certificat de préparation au démantèlement visé par l'État du pavillon) ou encore le renforcement du dispositif de traçabilité contenu dans le futur « passeport vert » en cours d'élaboration à l'OMI. En prévision des échéances de 2004 concernant la convention de Bâle et le comité de protection du milieu marin de l'OMI, de nouvelles réunions seront organisées pour préparer des propositions tendant à responsabiliser davantage les acteurs intervenant dans les circuits de démantèlement. Enfin, la Commission européenne a proposé d'étendre à tous les navires le contrôle par l'État du port des certificats ISM du code international de gestion de la sécurité maritime. Les États de l'Union pourraient refuser l'accès ou le départ d'un navire qui ne détiendrait pas ces certificats. En outre, les sociétés de classification devraient répondre aux critères de qualité prévus par cette nouvelle proposition. Celle-ci est actuellement examinée par les États membres au sein des instances européennes compétentes.

Données clés

Auteur : [M. Dino Cinieri](#)

Circonscription : Loire (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31410

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : affaires européennes

Ministère attributaire : affaires européennes

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 janvier 2004, page 21

Réponse publiée le : 30 mars 2004, page 2481