



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 41742

Texte de la question

M. Jacques Bascou appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les moyens de contrôle, dans tous les ports français du littoral méditerranéen, de la sécurité du transport maritime. L'extension des possibilités d'intervention au large et le renforcement du dispositif pénal à l'encontre des responsables de pollutions volontaires ont constitué cette année des avancées législatives très importantes pour la répression des pollutions par hydrocarbures (dégazages sauvages) dans cette mer particulièrement fragile. La loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 créant une zone de protection écologique (ZPE) en Méditerranée et son décret d'application n° 2004-33 du 8 janvier 2004 en précisant l'étendue permet ainsi aux autorités françaises la poursuite, devant nos juridictions, des navires contrevenants au large de nos eaux territoriales. A côté de ces avancées sur les moyens de répression des pollutions volontaires, une plus grande attention est également portée à la prévention des risques de catastrophes écologiques en mer. Cette prévention passe par un contrôle des navires faisant escale dans les ports. Or, malgré une volonté affichée, faute de moyens, ce contrôle « Mémoire » incluant la sécurité et les conditions de vie à bord connaît un fonctionnement aléatoire selon les ports. Dans certaines antennes des centres de sécurité des navires, par manque de personnel qualifié, la fréquence de contrôle serait ainsi moins élevée. Ce phénomène, en perdurant, tendrait à créer des ports plus laxistes que d'autres, ouvrant ainsi des failles dans le système de prévention. En raison de l'entrée en vigueur le 1er juillet 2004 du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) en décembre 2002, il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour assurer un égal contrôle de la sécurité des navires et des équipages sur l'ensemble des ports français de la Méditerranée.

Texte de la réponse

En moyenne, dans chaque pays du Mémoire de Paris dit « Memorandum of Understanding » (MoU), 25 % des navires étrangers sont contrôlés. Une directive européenne adoptée le 19 juin 1995 sous présidence française a renforcé le dispositif du MoU en le rendant obligatoire pour les États membres ; renforçant certains contrôles ; faisant obligation aux États membres de publier les résultats des contrôles ; prévoyant l'interdiction d'accès aux ports européens à certains navires identifiés. À la suite du naufrage de l'Erika, en 2001, cette directive a été modifiée dans le but de renforcer le contrôle des navires à risques, en rendant systématiques les inspections renforcées et en introduisant, notamment pour les pétroliers, des contrôles de la structure des ballasts. La Cour de justice des Communautés européennes a récemment condamné la France pour ne pas avoir effectué un volume annuel d'inspections correspondant à au moins 25 % du nombre de navires faisant escale dans ses ports en 1999 et 2000. Cette condamnation porte sur une période antérieure à 2002. Face à cette insuffisance manifeste, un effort considérable a été entrepris pour augmenter les effectifs et renforcer la formation des inspecteurs chargés de la sécurité maritime. Cet effort important a porté ses fruits puisqu'en 2003, la France a, pour sa part, inspecté 1 770 navires étrangers ayant fait escale dans ses ports, dont 103 ont été retenus. Ces résultats obtenus grâce aux 70 inspecteurs qui assurent le contrôle par l'État du port et au recrutement de 46 experts vacataires permettent à la France d'atteindre un taux de contrôle de 31 % et de

dépasser ainsi les exigences de l'Union européenne (25 %) qu'elle n'avait pu satisfaire les années précédentes. En 2004, nonobstant un effort tout particulier sur les nouvelles obligations découlant de la mise en place du code international de sûreté pour les navires et les installations portuaires (code ISPS), la France dépassera ce taux de 25 % conformément à sa volonté de faire de la sécurité maritime une priorité nationale, avec désormais 75 inspecteurs de sécurité habilités au contrôle par l'État du port. Au 31 décembre 2004, ils seront 81 inspecteurs. La Méditerranée est, bien sûr, incluse dans cet effort national du contrôle de la sécurité des navires. Ces contrôles sont effectués par les centres de sécurité des navires. Un certain nombre d'inspecteurs qualifiés sont en fonction dans les principaux ports d'une région. Chaque centre doit atteindre un objectif annuel d'inspections, qui se traduit par un objectif hebdomadaire d'inspections. Celui-ci est globalement bien respecté, compte tenu de fluctuations inhérentes à l'activité réelle de chaque centre. Les instructions prévoient que les centres inspectent les navires concernés dans tous les ports de leur zone, afin que ne se créent pas des ports de complaisance. Les contrôles effectués laissent apparaître quelques difficultés pour certains ports dont les mouvements de navires, rares, ne justifient pas la présence à temps plein d'un inspecteur. L'entrée en service progressive à compter du 5 octobre 2004 du système informatique français Trafic 2000 en application de la directive n° 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic maritime va contribuer à améliorer encore la sécurité maritime. Trafic 2000 a été conçu par la direction des affaires maritimes et des gens de mer pour suivre les navires transportant des cargaisons dangereuses. Ce système fonctionnera en liaison avec les préfetures maritimes, les ports, la marine nationale et les douanes. Trafic 2000 est implanté au CROSS Méditerranée, comme dans les autres CROSS. Enfin s'agissant de la sûreté, le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) est entré en vigueur le 1er juillet 2004. À cette date, l'administration des affaires maritimes, à la suite d'un processus rigoureux, a délivré aux navires soumis à ce code un certificat international de sûreté.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bascou](#)

Circonscription : Aude (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41742

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 juin 2004, page 4604

Réponse publiée le : 21 décembre 2004, page 10252