



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 44728

Texte de la question

M. Jean Gaubert souhaite attirer l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les contrôles des navires marchands français ou étrangers. En effet, les côtes et les mers sont régulièrement polluées par des déballastages et des dégazages liés à des comportements et à des actes délibérés de non-respect des règles de sécurité du transport maritime. La directive européenne 95/21/CE du 19 juin 1995 exige que chaque pays contrôle un quart des navires de marine marchande escalant dans ses ports. Or, la France vient d'être récemment condamnée par la Cour de justice des Communautés européennes pour ne pas avoir tenu ces objectifs ces dernières années, suite à un recours en manquement introduit par la Commission européenne. Il lui demande donc d'indiquer à la représentation nationale quelles mesures spécifiques le Gouvernement entend mettre en oeuvre pour que ces contrôles soient effectivement réalisés.

Texte de la réponse

En moyenne, dans chaque pays du memorandum 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 Etats membres ; renforçant certains contrôles ; faisant obligation aux Etats membres de publier les résultats des contrôles ; prévoyant l'interdiction d'accès aux ports européens à certains navires identifiés. A 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 de ces navires 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, le Gouvernement a, en 2002, décidé l'augmentation des effectifs et le renforcement de la formation des inspecteurs chargés de la sécurité maritime. Ce renforcement des moyens permet d'affirmer que le contrôle au titre de l'Etat du port est un contrôle effectif et participe pleinement à la politique de lutte contre l'insécurité maritime conformément aux priorités retenues par l'actuel Gouvernement. 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'Etat 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 prioritaire 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 respectera 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'Etat du port. Au 31 décembre 2004, ils seront 81 inspecteurs.

Données clés

Auteur : [M. Jean Gaubert](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44728

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 27 juillet 2004, page 5672

Réponse publiée le : 21 septembre 2004, page 7435