



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transports maritimes

Question écrite n° 54787

### Texte de la question

M. François Loncle appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les dangers pour l'environnement et la navigation maritime des conteneurs tombés à la mer. Chaque année, ce sont environ 10 000 conteneurs qui tombent à la mer. Susceptibles de transporter des substances inflammables, explosives, toxiques ou polluantes, ces conteneurs représentent un risque écologique grave. Pouvant mesurer jusqu'à 12 mètres, ils constituent également des menaces pour les pêcheurs, les marins et les plaisanciers. Ce phénomène prend de plus en plus d'ampleur, avec l'augmentation constante du trafic maritime de marchandises et la construction de cargos de plus en plus grands. Au total, 200 millions de conteneurs parcourent les océans par an. Et un navire est capable de transporter 18 000 conteneurs. C'est pourquoi il aimerait avoir des précisions sur le dispositif de signalement, de repérage et de récupération des conteneurs à la dérive, mis en œuvre sur toutes les côtes françaises. Il voudrait savoir s'il est projeté d'instituer, au niveau européen, voire mondial, un système de traçabilité des conteneurs perdus. Il souhaite connaître exactement le statut juridique des conteneurs tombés en mer et le barème des pénalités infligées aux responsables de ces incidents.

### Texte de la réponse

Compte tenu du positionnement de la France au carrefour d'une des principales routes maritimes mondiales et des conditions météorologiques parfois violentes qu'on peut y rencontrer, la chute des conteneurs à la mer est une problématique à laquelle les autorités maritimes françaises sont régulièrement confrontées et sensibilisées. Le dispositif de signalement par les capitaines de navires des événements de mer, y compris pour la chute des conteneurs à la mer, a été rendu obligatoire en application de l'article 1er du protocole 1 de la convention internationale MARPOL. Les centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), en charge de la surveillance de la navigation maritime assurent une veille permanente du trafic maritime le long de nos côtes et traitent ce type de signalement. Un navire qui a perdu des conteneurs en mer est tenu non seulement de le signaler au CROSS mais doit fournir avec précision leur nombre, leur identification et la nature de la marchandise contenue à l'intérieur. Le code de l'environnement dans son article L. 218-17 punit de deux ans d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende, le fait de ne pas signaler et de ne pas fournir les renseignements sur la perte de conteneurs à la mer. En application de l'article L. 218-72 du code de l'environnement le capitaine du navire et ou son armateur sont tenus, en cas de risque grave direct ou indirect pour l'environnement au littoral de prendre les dispositions pour faire cesser le danger des conteneurs tombés à la mer. Dans la pratique la majorité des conteneurs susceptibles de tomber à la mer sont des conteneurs vides placés en pontée des navires. Il en résulte qu'en cas de chute à la mer, ils coulent très rapidement. A titre d'exemple, on rappellera l'événement du Maerks Svenborg qui a perdu 598 conteneurs au large d'Ouessant en février 2014 dans des conditions de mer violente. Seuls 21 conteneurs ont pu être récupérés, le reste ayant coulé. L'identification des conteneurs est rendue possible par l'existence d'un numéro d'identification propre à chaque conteneur. Néanmoins, la récupération en haute mer n'est pas aisée et s'avère impossible lorsqu'ils sont au fond de la mer dans de grandes profondeurs, sauf à prévoir des moyens de récupération sophistiqués. A la

suite de cet événement d'une ampleur exceptionnelle quant au nombre de conteneurs tombés à la mer dans une zone très fréquentée par les navires de pêche, les autorités maritimes françaises ont imposé que l'armateur de ce navire procède à ses frais à des levées bathymétriques afin d'identifier la position des conteneurs reposant au fond. Ces positions pourront ensuite être communiquées aux professionnels de la pêche. L'Organisation maritime internationale (OMI), traite du problème des pertes de conteneurs. A ce titre lors de ses derniers travaux, l'OMI a approuvé le principe de la vérification de la masse des conteneurs. Cette mesure obligatoire entrera en vigueur en 2016. Cependant, cette mesure si elle est considérée comme une avancée importante, ne permet pas de prévenir toutes les pertes de conteneurs en mer en particulier celle des conteneurs vides. C'est la raison pour laquelle, la France va saisir l'OMI pour que soient étudiés les moyens de prévenir ce type d'événement, notamment l'établissement d'un régime obligatoire de déclaration formatée de pertes de conteneurs, la mise en oeuvre de mesures pour détecter et positionner les conteneurs perdus dans les zones sensibles telles que les zones de pêche et pour que soit mené un travail approfondi sur les conditions et les moyens d'assujettissement des conteneurs à bords des grands navires.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Loncle](#)

**Circonscription :** Eure (4<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 54787

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [29 avril 2014](#), page 3522

**Réponse publiée au JO le :** [22 juillet 2014](#), page 6263