



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Immatriculation en catégorie professionnelle des épaves données à la SNSM

Question écrite n° 41408

Texte de la question

M. Robert Therry attire l'attention de Mme la ministre de la mer sur l'utilisation qui pourrait être faite de l'important matériel maritime - en particulier des embarcations et des moteurs - saisi lors des opérations de lutte contre l'immigration clandestine dans le détroit du Pas-de-Calais par les services terrestres et maritimes de l'État, à terre et en mer. Actuellement, ce matériel est récupéré et vient même saturer les capacités de stockage des administrations concernées. Face à cette situation, le préfet du Pas-de-Calais, le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord et le procureur de la République près le tribunal judiciaire ont donné instruction de céder à titre gratuit ces moyens, qualifiés juridiquement d'épaves mais souvent en parfait état de marche, à des organismes publics ou privés qui pourraient en avoir l'usage. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique agréée pour le sauvetage en mer, fait partie des potentiels bénéficiaires. Toutefois, cette instruction n'est aujourd'hui pas suivie d'effet en raison du refus des affaires maritimes d'immatriculer en catégorie professionnelle les épaves données à la SNSM, qui, ne pouvant pas employer les bateaux qu'elle a déjà récupérés, renonce désormais à demander de nouvelles cessions. Il l'interroge donc sur les mesures qui pourraient être prises afin de permettre la mise en œuvre effective du dispositif pertinent de cession d'épaves à la SNSM actuellement inopérant.

Texte de la réponse

L'immatriculation d'un navire pour un usage professionnel ou plaisance nécessite une vérification préalable de sa conformité technique par l'administration ou par un organisme délégué. Cette vérification constitue, en application de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les "mesures nécessaires" qui doivent être prises par l'État pour "assurer la sécurité en mer", celles des personnes présentes à bord, tout comme la prévention de la pollution. Elle peut prendre différentes formes selon la destination et l'usage des navires (marquage CE, examen de structure, certificats de sécurité et de prévention de la pollution...) et repose sur des contrôles documentaires et des vérifications physiques du navire, de ses équipements et de ses moyens de propulsion. Cette vérification est d'autant plus indispensable lorsque les embarcations sont utilisées de manière intensive lors des opérations de sauvetage en mer. Une grande partie de ces embarcations saisies sont de conception plaisance et de type semi-rigide. La réglementation communautaire encadre spécifiquement les règles essentielles de sécurité pour les bateaux de plaisance construits ou mis en service dans l'Union européenne. Cette conformité est matérialisée par un marquage CE, apposé sous la responsabilité d'organismes notifiés, qui justifie que son fabricant ou son mandataire a procédé à une évaluation de conformité en suivant des procédures identifiées par module (Abis, B, C, D). Un navire de plaisance destiné à une utilisation professionnelle doit satisfaire des modules de conformité CE minimaux selon ses conditions d'utilisation. Les moteurs de ces embarcations sont également soumis à des règles de marquage CE qui ne diffèrent pas selon la destination envisagée (professionnelle ou plaisance). Il est constaté que pour ces embarcations et moteurs saisis, tous les moyens permettant d'identifier leur origine ou leur propriétaire ont été détruits par leurs utilisateurs (plaque constructeur, plaque signalétique, numéro de série...). Par ailleurs, dans certains cas ces embarcations ou moteurs ont été sérieusement endommagés ou

significativement modifiés pour pouvoir être utilisés (démarreurs, circuit de combustibles, circuit électrique, coupe-circuits). Les embarcations ont en outre parfois été dangereusement surchargées au-delà des limites pour lesquelles elles ont été conçues, ce qui est susceptible d'avoir fragilisé structurellement le flotteur. En conséquence, en l'absence de justificatifs de conformité, faute de pouvoir vérifier de leur conformité à leur configuration d'origine, et en raison de certaines dégradations constatées, il n'est pas possible d'immatriculer en l'état ces embarcations ou moteurs saisis pour une utilisation professionnelle ou plaisance. Lorsque ces embarcations ou moteurs sont des produits identifiés pour avoir été fabriqués par un constructeur connu ou certifiés par un organisme notifié, il pourrait être envisagé que ces fabricants récupèrent ces équipements, les remettent en état si nécessaire et les réévaluent à titre gracieux ou à tarif préférentiel. Cela pourrait constituer une forme de mécénat dont il pourrait être fait publicité. L'autre possibilité est qu'il soit établi une conformité équivalente au marquage CE sur la base d'une évaluation après construction (module EAC ou PCA en anglais). Cette démarche est toutefois coûteuse car elle nécessite pour le nouveau propriétaire qu'il fasse appel à un bureau d'études pour l'élaboration du dossier technique, éventuellement à un chantier pour la réparation ou remise en état de l'embarcation et à un organisme notifié pour son examen de conformité.

Données clés

Auteur : [M. Robert Therry](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41408

Rubrique : Mer et littoral

Ministère interrogé : [Mer](#)

Ministère attributaire : [Mer](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 septembre 2021](#), page 7112

Réponse publiée au JO le : [18 janvier 2022](#), page 363