

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8252</b>	De <b>M. Christophe Priou</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Loire-Atlantique )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > transports maritimes	<b>Analyse</b> > trafics. dispositifs de sécurité.
Question publiée au JO le : <b>23/10/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>02/04/2013</b> page : <b>3624</b> Date de changement d'attribution : <b>30/10/2012</b>		

### Texte de la question

M. Christophe Priou attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la sécurité maritime. La Cour de cassation a confirmé le 25 septembre 2012 la condamnation de Total dans l'affaire du naufrage de l'Erika : c'est une très grande satisfaction qui démontre que tout le combat juridique mené par les élus locaux depuis tant d'années n'est pas vain. L'enjeu était davantage moral et environnemental qu'économique. Ce qui signifie que c'est la fin de l'impunité, notamment pour les navires étrangers croisant dans les eaux internationales. Le pollueur est maintenant reconnu comme principal responsable. Cependant, les travaux du Grenelle de la Mer ont mis en évidence la vulnérabilité de la France avec un trafic maritime de produits polluants en augmentation sur le rail d'Ouessant. Il faut maintenant veiller à la stricte application des mesures de sécurité maritime avec les paquets Erika, notamment le paquet Erika III adopté en 2009 par l'Union européenne : inspection des navires, procédures nouvelles pour le suivi des accidents maritimes, ports refuges, identification et suivi des navires. C'est une base d'actions claires pour prévenir les accidents mais il reste néanmoins encore beaucoup à faire pour l'amélioration des pratiques. C'est pourquoi il lui demande de préciser un calendrier de mise en œuvre des actions adoptées par le Parlement en 2011 renforçant la sécurité maritime, la prévention des pollutions et le droit du travail maritime suite à la promulgation de la loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne.

### Texte de la réponse

Des règles sur la sécurité maritime, plus strictes que celles existantes, ont été adoptées à la suite du naufrage du pétrolier Erika. En effet, le conseil de l'Union européenne et le Parlement européen, sur proposition de la Commission européenne, ont adopté un ensemble de mesures législatives appelé paquets Erika I et II. Ces mesures ont illustré la volonté de l'Union européenne de renforcer la sécurité et de mieux protéger les eaux et les littoraux européens. Le 23 avril 2009, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont adopté, sous l'impulsion de la Présidence française, le troisième paquet sur la sécurité maritime (dit paquet Erika III), publié au Journal officiel de l'Union européenne du 28 mai 2009. La loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne a été publiée au Journal officiel de la République française (JORF) du 6 janvier 2011. Cette loi habilite le Gouvernement, en ses articles 16 et 17, à prendre, par voie d'ordonnances, les mesures nécessaires à la transposition de 5 des 6 directives composant le troisième paquet législatif communautaire sur la sécurité maritime, ainsi que les mesures nécessaires à l'application du règlement CE n° 392-2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en

cas d'accident, qui compose également le paquet Erika III. L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes a été publiée au JORF du 10 juin 2011. Elle s'attache à renforcer l'efficacité du système de prévention des sinistres maritimes en consacrant le principe des inspections systématiques au titre de l'État du port, et en précisant les conditions de refus d'accès dans un port français des navires à risques. Elle impose par ailleurs une surveillance accrue des sociétés de classification, organismes habilités par les États membres pour l'inspection et la certification des navires. Les dispositions de ce texte visent en outre à améliorer le traitement des suites des accidents par la mise en place d'un système d'assurance obligatoire des navires et par l'harmonisation des procédures en matière d'enquêtes techniques après accident. L'ordonnance complète également le dispositif de sanctions pénales et administratives en matière de sécurité des navires, de navigation maritime et de droit du travail maritime. Le projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 a été examiné en Conseil des ministres et déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 1er août 2011. Par la suite, cinq décrets ont été publiés. Le décret n° 2011-1485 du 9 novembre 2011 relatif aux obligations d'assurance générale des navires a été publié au JORF du 10 novembre 2011. Le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime a été publié au JORF du 31 décembre 2011. Ce décret distingue trois composantes de la mission de surveillance de la navigation maritime : - le suivi du trafic maritime consiste à recueillir les informations et les comptes rendus obligatoires fournis par les navires en transit le long des côtes françaises ; ces informations sont saisies dans la base de données commune européenne SAFESEANET à laquelle sont connectés tous les centres de surveillance maritime et les ports des États membres de l'Union européenne. Le système d'information national « Trafic 2000 » est le portail français de SAFESEANET ; - le service dit de trafic maritime « côtier » a pour objet de suivre et apprécier le comportement des navires dans les flux de trafic afin de détecter les situations à risque et, le cas échéant, fournir aux navires les informations nécessaires à la sécurité du trafic ; - le service d'assistance maritime organise l'information, l'aide et l'assistance des navires à la suite d'un incident ou d'un accident. La mission de surveillance de la navigation maritime est mise en oeuvre sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes(1) par les sept CROSS (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), dont les directeurs sont les représentants permanents. Le décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 modifiant le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution a été publié au JORF du 2 février 2012. Ce décret redéfinit les droits et obligations du propriétaire ou exploitant du navire et du capitaine du navire. Il réorganise le contrôle par l'État du pavillon des navires français et le contrôle par l'État du port des navires étrangers. Depuis le 1er janvier 2011, cette mission a été singulièrement renforcée dans trois domaines : - la coordination des inspections de sécurité au sein de l'Union européenne grâce à un nouveau système d'information dénommé THETIS (the hybrid european targeting and inspection system - système hybride européen d'inspection et de ciblage), hébergé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime ; - le ciblage des navires, la périodicité des inspections et le type d'inspection, qui sont totalement harmonisés au niveau de l'Union européenne ; - l'organisation des inspections, qui peuvent se dérouler 24 h/24 et 7j/7. Le décret n° 2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance a été publié au JORF du 3 février 2012. En outre, l'instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC (organisation de la réponse de sécurité civile) maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental a été publiée au JORF du 8 mai 2012. L'article L. 5331-3 du code des transports, modifié par l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 précitée, donne à l'autorité administrative le pouvoir d'enjoindre s'il y a lieu à l'autorité portuaire d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance. En application de cet article, le décret définit et organise les conditions d'accueil dans un lieu de refuge des navires ayant besoin d'assistance en vue de minimiser les risques pour la sécurité maritime, la sécurité des vies humaines et celle de l'environnement. Il précise le schéma de compétence entre les autorités préfectorales maritimes et terrestres concernées et met notamment en place le cadre d'un processus décisionnel garantissant la prise rapide de décisions lorsque l'accueil d'un navire en difficulté s'avère nécessaire. Il détermine les responsabilités des autorités administratives maritimes et terrestres dans ce processus. Enfin le décret n° 2012-668 du 4 mai 2012 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre a été publié au JORF le 6 mai 2012. Il a pour principal objet de



préciser les conditions d'ouverture d'une enquête technique et encadre la coopération entre les différents bureaux d'enquête en cas d'accident ou incident de mer intéressant plusieurs États. Ainsi, à la date du 4 mai 2012, la France a pleinement achevé la transposition du troisième paquet de sécurité maritime « Erika III ». (1) pour l'outre mer cette responsabilité est exercée par le préfet délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer.