



Question écrite n° 12256 publiée dans le JO Sénat du 25/02/2010 posée par Ivan RENAR, Sénateur du Nord, membre du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche

M. Ivan Renar attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat sur l'avenir des centres de sécurité des navires. Dépendant de la direction des affaires maritimes, ceux-ci composent le dispositif intégré de contrôle et de sécurité des navires destiné à prévenir les naufrages et les catastrophes maritimes telles que celle engendrée par le pétrolier Erika en décembre 1999. Malgré les ambitions affichées au travers du Grenelle de la mer, la France voit se réduire ses services d'inspection des navires depuis plusieurs années. Les effectifs des centres de sécurité des navires ne permettent plus à présent de réaliser l'ensemble des opérations de contrôle nécessaires et d'adapter le dispositif national aux exigences communautaires. Conscient de cette situation, le Gouvernement envisagerait de concéder au secteur privé le contrôle des navires de plus de 500 UMS (universal measurement system) ; les navires de pêche de moins de 12 mètres pourraient être soumis à l'autocontrôle. Les services de l'État ne conserveraient leurs activités que pour les navires transportant des passagers. Un tel projet marquerait la disparition du contrôle fiable et indépendant, les missions de contrôle étant alors laissées aux sociétés de classification, trop souvent tributaires de leurs commanditaires. Faut-il rappeler qu'avant son naufrage, l'Erika venait d'être inspecté par une société de classification ? Le maintien d'un service public de contrôle et de sécurité des navires est indispensable pour assurer la sécurité en mer. Aussi lui demande-t-il de lui indiquer s'il entend renoncer à l'actuel projet de démantèlement du dispositif national de contrôle et de sécurité des navires et de lui préciser les dispositions qu'il compte mettre en œuvre afin de satisfaire aux exigences communautaires, notamment, en matière de contrôle de sécurité des navires.

Réponse du Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des négociations sur le climat publiée dans le JO Sénat du 13/05/2010

L'Union européenne a adopté, à l'occasion de la présidence française et grâce à l'impulsion de la France, un ensemble de règlements et directives dénommé « paquet Erika III » destiné à renforcer la sécurité maritime. Concernant la sécurité des navires, ce paquet impose, au titre des obligations du pavillon français, le renforcement de la surveillance des sociétés de classification et la certification qualité d'ici à 2012 de la partie opérationnelle des activités de son administration. Il s'agit, pour la France, des centres de sécurité des navires (CSN). Il impose également, au titre des obligations de l'État du port, un nouveau régime d'inspection et de ciblage des navires étrangers engendrant des contraintes plus fortes, avec l'inspection de 100 % des navires étrangers faisant escale dans les ports des États membres réunis au lieu de 25 % par État membre actuellement. Cela implique une augmentation importante du nombre des visites obligatoires sous la surveillance permanente de l'Agence européenne de sécurité maritime pour le compte de la Commission européenne. Dans le cadre de la transposition en droit interne des directives du paquet Erika III, parmi les solutions à l'étude, figure la délégation aux sociétés de

classification agréées de la délivrance et le renouvellement du visa des certificats internationaux de sécurité (SOLAS) et de prévention de la pollution (MARPOL) des navires battant pavillon français de charge d'une jauge brute supérieure à 500, affectés à la navigation internationale, à l'exception des certificats ISM (qualité), ISPS (sûreté), MLC 2006 (certification sociale). Le CSN pourrait délivrer dans cette hypothèse un permis de navigation aux navires battant pavillon français au vu des certificats délivrés par la société de classification. Cette solution aurait l'avantage de permettre aux CSN de faire face aux obligations nouvelles (certification sociale, inspections obligatoires des navires étrangers, certification ISO) et de répondre à celles édictées par les règlements et directives européens, telles que les inspections obligatoires des navires à passagers effectuant une navigation internationale ou la surveillance du marché des équipements marins. Il n'est donc pas prévu de délégation du contrôle de l'État du port aux sociétés de classification. Un contrôle renforcé des sociétés de classification sera réalisé conformément à la directive européenne qui s'applique à ces sociétés. Il s'agit, sans dégrader la sécurité des navires et de l'environnement, de réorienter et d'adapter le dispositif et l'organisation actuelle du contrôle de la sécurité des navires pour répondre à l'ambitieux paquet Erika III que la France a réussi à faire adopter durant sa présidence de l'Union européenne.