

Journée « RIPERT » - 29 septembre 2003

QUELQUES DEFIS DE LA SECURITE MARITIME

M. Francis VALLAT, Président de l'Institut Français de la Mer

Introduction:

- Rappel que la flotte française, qui n'a jamais eu moins d'une soixantaine de navires pétroliers depuis la 2^e guerre, n'a jamais causé de pollution du plan d'eau.
- Au sein de cette flotte nationale, celle de Soflumar/Van Ommeren France, pour laquelle j'ai eu l'honneur de travailler pendant 27 années, dont 16 ans comme Directeur Général et Président).
- Pas de pollutions pendant tant d'années ça n'est pas que de la chance ! Raison pour laquelle je rappelle souvent que j'ai été armateur pétrolier , et que j'en suis fier , tant il est vrai " que le meilleur allié de l'écologiste est le bon armateur , et que le pire ennemi du "vert" et du bon armateur est le mauvais armateur.
- NB: Rappel de l'objectivité que je suis obligé de respecter dans tous mes propos (en tant que Président de l'Institut Français de la mer IFM , où siègent à la fois des "potentiellement pollueurs" et des "potentiellement pollués", et aussi en tant que Représentant de la France à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime AESM ...et Vice-Président).

L'ESSENTIEL DU "MESSAGE" :

- En fait si je n'avais qu'une minute pour parler, je dirais surtout qu'alors que j'étais convaincu jusqu'à il y a peu que la complaisance gagnerait la guerre, ce qui me désespérait , je le suis maintenant que c'est la qualité qui gagnera , et que la marche vers une vraie sécurité est irréversible.

NB: Je ne suis ni un optimiste à tout crin, ni irréaliste, ni naïf . Je pense qu'il pourra même encore y avoir un ou deux naufrages scandaleux, que ça prendra peut-être des années, mais je n'en suis pas moins sûr que le sens de l'histoire a été renversé. Et je considère comme un devoir d'en témoigner, ne serait-ce que parce que - depuis plus de trente ans - nous attendions sans espoir les mesures qui se mettent aujourd'hui progressivement en place, qui ont été décidées ou sont en cours de décision...

LES PRINCIPAUX "POINTS CHAUDS" DE LA SECURITE MARITIME :

Je ne décrirai pas toutes mesures en question (paquets Erika I et II , mesures complémentaires post-Prestige) , ce serait trop long et l'auditoire connaît la plupart d'entre elles. Aussi me concentrerai-je sur celles qui suscitent ou devraient susciter un débat à la fois utile et légitime, et je le ferai sous la forme de "bullet points" ...

1 - Se méfier des mesures dites "objectives":

Par exemple imposer un âge-limite à tel ou tel type de navire, ou imposer un "design" , tel la double coque) avec l'espoir plus ou moins avoué que de telles mesures pallieront l'éventuel manque de qualité de l'entretien, de la maintenance, de l'équipage etc...

En effet de telles mesures - dont l'avantage est d'être facilement visibles, "vendables" à l'opinion publique , peuvent être extrêmement perverses , et aboutir au résultat inverse de celui recherché:

- L'âge du navire:

Sait-on que l'âge moyen des navires ayant créé les 22 plus grandes pollutions de l'histoire mondiale est de 12 ans? Et surtout que fixer un âge-limite pourra amener quelques opérateurs non sourcilleux à moins entretenir, voire à cesser d'entretenir leurs navires 2 ou 3 ans avant l'âge fatidique (puisque l'opérateur en question sait/saura que son navire ne pourra plus être vendu sur le marché de la - bonne - occasion, et vaudra tout juste la ferraille quoiqu'il fasse) ? Or la mer est un milieu tellement agressif qu'en six mois un bateau sain, et même neuf, peut devenir très dangereux s'il n'est pas entretenu (exemples)...En outre l'observation affinée des statistiques montre que s'il y a effectivement plus de scandales dans le segment des navires anciens c'est parce que c'est celui où l'on trouve l'essentiel des armateurs-spéculateurs qui "jouent" les coques à la hausse en se fichant de l'entretien-maintenance. Mais n'oublions pas que des navires anciens, voire très anciens, peuvent être tout à fait fiables s'ils ont un bon armateur, et donc un bon équipage, un bon entretien etc...

- Le "dessin" (double coque):

.Origines de la double-coque: les conséquences de l'Exxon-Valdez, une mesure "plaisante" politiquement car rapide à donner en pâture à l'opinion publique américaine, deux coques plutôt qu'une (et pourquoi pas trois comme le voulait le Cdt Cousteau?),

.Rappel des avantages et des inconvénients des doubles coques (après évènement de mer d'une part, et dans la durée pour la maintenance , en particulier après un certain âge).

.Observation que ce qui compte maintenant, quels que soient les aspects négatifs, est de faire que la double coque soit le système le plus efficace. En effet déjà plus de la moitié des pétroliers est double-coque, et dans quelques années ce sera la totalité de la flotte mondiale. Cela suppose que dans les trois à quatre années qui viennent – i.e. avant que les double-coques construits récemment atteignent le seuil critique - soient déterminées au niveau mondial (c'est possible!) les normes d'entretien renforcées indispensables et les normes universelles de contrôle de cet entretien. A cette condition (travail commun IACS/IMO) la double coque peut être un excellent outil. Elle doit donc le devenir.

Le propos sur ces points n'est pas de dire que ces mesures de type objectif sont fondamentalement mauvaises . Elles peuvent même être utiles, voire indispensables à certains points de vue mais le fait est que :

- elles demandent des opérateurs encore plus qualifiés et consciencieux , à l'inverse de ce qui était recherché au départ.
- elles doivent donc être impérativement complétées par des mesures , disons "subjectives" faute de mieux, de loin plus importantes, et qui tournent toutes autour de la même idée: surveiller avant tout la qualité du "management" des opérateurs sur tous les fronts de leur responsabilité.

Or là aussi c'est possible : Un ensemble d'outils existe qui permet d'évaluer le management en permanence. Cet arsenal doit être utilisé: listes noires, PSC,ISM,CAP,CAS etc...etc...sans parler du regroupement à venir des banques de données (Equasis, Sirenac, Sire ...) , dont va s'occuper l'AESM.

2 - Se méfier de la tentation des Etats ou groupes d'Etats de prendre des mesures unilatérales :

. On peut et doit donner plus de soutien que de critique à des décisions comme l'accord de Malaga, à la volonté de la Commission d'aller vite et fort (même si parfois le résultat est discutable), à l'initiative pour les ZMPV, à toutes ces idées dont l'esprit est bon, mais surtout SI leur but est bien à la fin de pousser à des règles universelles, et d'éviter que se multiplient les "diktats" unilatéraux, d'autant que:

. L'OMI ne fait pas mal son travail (contrairement à l'idée à la mode). Le vrai reproche qu'on pourrait lui faire étant que par nature elle est souvent trop lente (et à cet égard le rôle "d'aiguillon" joué par l'UE est excellent). De même l'OMI n'est pas dans la main des Etats complaisants malgré le poids financier de leurs contributions (pas "dans la main" car il y a beaucoup d'opérateurs ou armateurs de pays industriels dans leurs flottes d'une part, et en plus ce sont NOS pays qui tiennent la plume !). Et puis les pires Etats votent les mesures les plus dures pour se faire une virginité à bon compte, sachant qu'ils ne les feront pas respecter...

. Les mesure unilatérales , même bonnes , ont comme les mesures objectives, toujours des effets pervers (comme l'OPA 90 par exemple).

. La multiplication des règles, éventuellement contradictoires au surplus, crée par elle-même un maquis que savent très bien utiliser les opérateurs véreux.

. Et même s'il y avait quelques lacunes dans la réglementation internationale, ce qui manquait surtout est que les règles soient appliquées. Et là l'OMI n'est pas responsable, mais les Etats qui sont les seuls à disposer des pouvoirs régaliens de justice et de police.

3. Donc pousser à l'harmonisation des règles de sécurité:

. Exemples où le manque d'harmonisation pousse à l'insécurité en Europe (compétitions portuaires etc...).

. C'est la raison pour laquelle l'IFM a tant poussé à la création de l'AESM...pour contribuer mettre en oeuvre ce qu'il a appelé les "quatre harmonisations" :

- Harmonisation des règles

- Harmonisation de l'application des règles
 - Harmonisation du contrôle de l'application des règles
 - Harmonisation des sanctions
- . C'est aussi la raison pour laquelle le Conseil de l'AESM a voté des priorités de travail dans ce sens en décembre 2002.

4. Soutenir le combat pour les " zones refuge " :

- . Un dossier qui progresse dans toute l'Europe
- . La France a été à l'heure pour l'étape de Juillet
- . Une procédure qui sera sûrement efficace dans une majorité de cas d'accidents de navires-citernes (pétroliers ou chimiquiers).
- . Le travail en cours: Inventaire des zones possibles tout le long de nos côtes (travail coordonné par les préfets maritimes, devant être terminé fin 2003)
- . Pour une solution pratique et appropriée (choix final de la zone en fonction de la nature de l'évènement: bateau, cargaison, vents , courants etc...).
- . Importance des procédures de crise (cellules appropriées etc...) et surtout de la définition du mécanisme de décision rapide et efficace.
- . Sachant que cette décision devra être prise à l'échelon politique et au niveau national (Ministre par délégation du Premier Ministre ?...avec l'aide des bras séculiers que sont le Prémar, la DAMGM, la DTMPL et bien sûr le SG Mer).

5. Mettre en place des moyens de "pompage de la pollution à la mer " si zone refuge impossible ou pas suffisante (minorité de cas probablement):

- . Moyens lourds à l'étude (OSH et...)
- . Coût important pour trois unités importantes le long des côtes européennes (300 M Euros ?) mais infiniment moindre qu'une seule pollution grave.
- . Problèmes de financement : décision européenne nécessaire (vecteur probable l'AESM, si la Commission et la France gagnent leur combat sur ce point). Optimisme à terme...
- . Moyens mis à disposition de l'Etat touché par une pollution, et sous son autorité.

6. Soutenir toute avancée réelle et bien ciblée en matière de sanctions pénales alourdies:

- . Un impératif: punir très lourdement les cow-boys d'une part, ne pas décourager les bons d'autre part (exemple du chirurgien). Tout le monde a à gagner à l'élimination des mauvais et à l'encouragement des bons.
- . Plus efficace que mettre en prison a priori les commandants indien (Erika) ou grec (Prestige)
- . Etre infiniment plus sévère (prison, amendes dissuasives) et juste pour/contre tout opérateur coupable de fautes intentionnelles (dont dégazages) ou de négligence grave... Ceci peut même rendre secondaire le problème de l'opacité de la propriété, ou la protection d'une "single ship company".
- . Seule condition INDISPENSABLE: Respecter les caractéristiques propres aux Etats de droit qui constituent l'UE. Rendre la justice vraiment, et non pratiquer le lynchage. Autrement dit assurer et s'assurer de la sérénité de juges (en plus du respect de la

présomption d'innocence , du droit d'appel, de la qualification des crimes et délits, de la proportionnalité des peines etc...

. A cet égard la spécialisation des tribunaux , comme cela a commencé en France (Brest, Le Havre , Marseille) est une bonne chose.

. On peut même rêver d'un rapprochement des jurisprudences (le droit pénal étant encore de compétence nationale) permettant un jour l'existence facilitée d'un Tribunal européen.

7. Bien reconnaître les responsabilités premières au sein de la chaîne de transport maritime:

. Les premiers responsables naturels étant :

- les armateurs: qui choisissent tout (le navire, l'équipage, l'entretien, la classe, les assurances etc..).
- Les affréteurs, qui choisissent le navire et donc l'armateur
- Les Etats, qui seuls ont le pouvoir de veiller à l'application des règles (Etats portuaire, Etats du pavillon)

NB: Incidente sur le droit au pavillon des pauvres, et sur la façon de les aider ou de les rejeter dans le cadre d'une stratégie de coopération technique repensée (notion de "développement durable" pour tous).

NB2: Tout autre acteur de la chaîne peut, à un moment et pour un événement donnés, être le premier responsable (assureur, société de classification : citation de quelques cas concrets).

8. Ne surestimer ni sous-estimer la question du droit.

- Le vieux débat : le droit peut être amené à suivre les faits et à en réguler l'adaptation autant qu'à les précéder.
- Ne pas opposer sécurité et liberté. Un concept à toujours adapter (cargaison agressive et navire douteux versus droit de passage inoffensif...etc...)
- le droit, gardien de principes essentiels ,ne peut ni empêcher l'évolution ni la créer. Il doit en revanche aider à des transitions respectueuses.

Conclusion:

- L'optimisme raisonnable du "Message" ci-dessus (la défaite à terme de la complaisance) n'est ni irréaliste ni naïf.
- Le terrorisme intellectuel a changé de camp. L'objectif permanent de baisse des coûts fait peu à peu place à la nécessité d'un minimum crédible de qualité/sécurité, au dessus duquel continuera de s'exercer une concurrence à la fois nécessaire et plus loyale. Tout le monde y gagnera.
- Grâce aux "désastres", hélas , et au poids des opinions publiques en faveur des bonnes compagnies maritimes, il ne s'agit plus tout à fait d'un rêve.