

Agir pour la sécurité maritime et pour la protection du littoral en Europe

par Piéro Rainéro

Dix mois après le naufrage du pétrolier « Erika » le 12 décembre 1999 au large des côtes de Bretagne-Sud et la pollution par des hydrocarbures qui a, une nouvelle fois, souillé le littoral Atlantique sur plus de 400 kilomètres, le naufrage du navire italien levoli Sun au large de l'île anglo-normande d'Aurigny pose la question de l'urgence de l'application de mesures visant à la sécurité du transport maritime des substances dangereuses.

L'opinion publique et les professionnels de la mer attendent maintenant une offensive des représentants de la France dans les assemblées internationales concernées comme l'OMI, (Organisation maritime internationale) l'ONU et notamment l'Union Européenne que notre pays préside depuis le 1er juillet 2000.

Cette présidence du Conseil Européen par le Chef de l'État doit permettre l'adoption rapide d'un ensemble cohérent et concret de mesures, visant à l'amélioration de la sécurité du transport maritime dans les eaux européennes pour la circulation des marchandises et pour le transport des passagers.

La mise en place de dispositifs législatifs et d'actions visant à établir, au niveau de l'Union Européenne, un ensemble commun de normes applicables aux navires et aux ports nous semble être le moyen le plus efficace pour contribuer à assurer la sécurité en mer et la protection de nos côtes. Car, aujourd'hui, aucun pays de l'Union Européenne ne peut assurer efficacement, à lui seul, la sécurité de

son littoral. En adoptant unilatéralement certaines dispositions, il risquerait même d'être pénalisé économiquement au profit d'autres pays européens plus laxistes vers lesquels les chargeurs seraient tentés de se détourner.

Développer la coopération entre les Etats de l'Union Européenne

La nécessité est évidente et impérieuse, de développer une coopération harmonieuse entre états de l'Union Européenne en faveur :

- de dispositions législatives communes ;
- d'actions diplomatiques pour l'évolution du droit maritime (OMI - ONU notamment) ;
- de l'organisation administrative pour l'utilisation des textes et des moyens communs ;
- de la surveillance du trafic, du contrôle en mer et dans les Ports ;
- de l'intervention d'urgence sur zone ;
- du sauvetage, des premiers soins aux naufragés, du traitement des



hydrocarbures et produits chimiques en mer et sur le littoral.

Chaque année, 300 000 navires transitent en Manche qui, avec la mer du Nord, est une des zones maritimes les plus fréquentées du monde (18 % du trafic mondial). Cela représente par jour : 500 000 tonnes de pétrole brut, 35 000 tonnes de gaz, 60 000 tonnes de produits chimiques, 12 millions de conteneurs, mais aussi 70 000 passagers qui sur des « Ferries » portant parfois plus de 2000 personnes courent en de très nombreux points le flux continu de plusieurs centaines de bateaux qui montent ou descendent chaque jour parfois par faible visibilité, - (600 par jour dans le Pas de Calais) -. A tout cela il faut ajouter les activités de pêche au chalut, y compris entre les rails.

Selon les experts, la flotte mondiale comporte 20 % de bateaux poubelles ; autrement dit sur les 300 000 navires qui transitent par an au Nord de l'Europe, 60 000 sont susceptibles appartenir à cette catégorie .

Un trafic aussi intense et en augmentation continue engendre des risques de collisions dont les conséquences pourraient être dramatiques : incendies, pollutions (chimiques, hydrocarbures), naufrages, pertes massives de vies humaines ... En 1998

en Manche : 308 navires identifiés ont connu des avaries et 283 ont commis des infractions aux règles de circulation.

Une conséquence des logiques de concurrence sauvage

Il est urgent de tirer les conséquences de cette réalité des transports maritimes en plein développement. Si à la fin des années 60, 1 milliard de tonnes de marchandises transitait par an sur les océans, aujourd'hui les 5 milliards sont dépassés. A titre indicatif, le trafic annuel du port de Rotterdam, 1er port du monde, est de 300 millions de tonnes, soit l'équivalent de l'ensemble des ports français, 90 % du commerce entre l'Union européenne et les pays tiers est effectué par voie maritime. Cette réalité concerne, en Europe du nord directement 6 pays : la France, la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, l'Allemagne, tous membres de la Communauté Européenne. Sur le flanc sud de l'Europe la situation n'est pas moins préoccupante, mais extrêmement complexe sur le plan diplomatique en raison des caractéristiques propres au bassin méditerranéen (où naviguent plus de 1,2 million de navires commerciaux par an) et à la mer Adriatique en par-

ticulier, bordée par l'Italie et la Grèce, mais aussi par la Slovénie, la Croatie, la Bosnie, la Yougoslavie, le Monténégro, l'Albanie qui ne sont pas eux dans l'Union Européenne.

Cette évolution du transport maritime a entraîné une totale déréglementation. Ainsi dans le cadre du libéralisme, de la recherche du profit le plus élevé et le plus rapide, la financiarisation et les concentrations d'armements se sont développées. Concernant ces concentrations, le « journal de la Marine Marchande » du 19 mai 2000 écrit dans une étude portant sur les fusions d'armements : « ... Ainsi par le jeu croisé des fusions et des alliances on assiste à la fermeture quasi-complète du marché dont il n'est pas sûr qu'elle soit finalement bénéfique aux chargeurs en ce qui concerne les tarifs et dont par ailleurs il serait utile de démêler l'écheveau pour savoir qui finalement a le pouvoir dans ce système complexe ». La politique libérale de la commission européenne qui prétend pénaliser les ententes entre armateurs a eu l'effet pervers d'accélérer le développement de la complaisance en agissant sur l'une ou les deux variables essentielles d'ajustement possible : les équipages, la qualité et l'entretien des navires. Aujourd'hui, le grand capital spéculatif, les investisseurs internationaux ont pris leur place dans le transport maritime, aux côtés de capitaux à l'origine plus douteuse qui se reconvertissement dans les armements de complaisance. Toutes ces évolutions dont l'objectif est d'offrir aux actionnaires de cette filière maritime animés par la seule rentabilité financière, des bénéfices juteux, se font sans transparence aucune, dans l'opacité la plus complète comme on vient de le constater avec les difficultés rencontrées pour identifier les vrais propriétaires de l'Erika.

Elles ont pour conséquence le développement des pavillons de complaisance (plus des 2/3 de la flotte pétrolière mondiale aujourd'hui) (1), l'exploitation de navires vétustes et d'équipages sans formation dans l'irrespect le plus total des réglementations déjà en vigueur (OMI et OIT) ; 2 navires sur 5 ne respectent pas les normes internationales ; 40 % des pétroliers naviguant dans le monde ont plus de 25 ans ! Le renouvellement à court terme d'une grande partie de la flotte pétrolière mondiale s'impose à l'évidence. Il importe dans cet esprit



Trente-cinq propositions

- Créer une commission de contrôle auprès du Parlement Européen, ouverte aux interventions des salariés et de leurs organisations, pour répondre aux exigences d'information et de transparence sur le fonctionnement des sociétés bénéficiant de fonds publics. Outre cette mission de contrôle qui contribuerait à briser l'opacité bureaucratique actuelle, une telle commission permettrait de favoriser des coopérations nouvelles entre tous les acteurs de la filière et d'autres orientations avec une autre utilisation de l'argent (fonds publics, crédits, fiscalités, prélèvements sociaux) que ceux de la course aux profits. Pour permettre une approche mondiale de ces problèmes, l'UE pourrait demander la mise en place auprès de l'ONU d'un observatoire international.

- Créer un organisme européen pour la sécurité maritime qui aurait pour fonction de contribuer à la mise en place des dispositions prises par l'Union Européenne. Cet organisme permettrait aussi une bonne coopération entre états riverains de zones d'insécurité, pour la prévention des risques et l'intervention en cas de sinistre. Il permettrait également de veiller à l'application rigoureuse, et en continu, des décisions prises. Il devrait rendre compte régulièrement des mesures prises et de leur bonne application devant le Parlement européen. Les décisions de cet organisme s'appliqueraient à tous les Etats et à tous les navires (marchands et de plaisance), quel que soit leur pavillon, naviguant dans les eaux européennes, faisant escale dans un port d'un Etat membre, à l'exception des navires militaires.

- Porter le contrôle des navires jusque dans la ZEE (200 mille).

- Généraliser et renforcer le contrôle des navires, des cargaisons et des équipages en développant le corps des inspecteurs de navigation dont la France, quant à elle, vient de décider de doubler le nombre en trois ans.

- Travailler à la mise en place d'un dispositif de formation d'un corps d'inspecteurs de navigation pour pouvoir doter tous les ports des personnels compétents en nombre suffisant.

- Harmoniser les moyens d'intervention et de commandement à terre et en mer entre les Etats, (remorqueurs, navires spécialisés dans la dépollution, hélicoptères, avions, équipement électronique, personnels ...). Il est indispensable de disposer de remorqueurs puissants, rapides, équipés de moyens médicaux d'urgence et de lutte anti-incendie, positionnés en permanence dans les zones à risques : Pas de Calais, Cherbourg, Brest, La Rochelle, Toulon, Sète et qui serait à intégrer dans un futur dispositif de garde-côtes européens à statut non militaire.

- Lors des « avis d'alerte de tempête », annoncés par les services de la météo, interdire la sortie des ports européens de tous les navires : commerciaux, de pêche, de plaisance.

- Accorder une attention particulière à la Méditerranée concernant les moyens d'intervention et de lutte antipollution et favoriser la coopération internationale, entre les pays riverains dans ce sens. Interdire, notamment, à tout navire, quel que soit son pavillon, transportant des produits polluants

et dangereux, de passer les Bouches de Bonifacio. Près de 11 millions de tonnes de produits dangereux croisent au large de la Corse.

- Procéder à une enquête approfondie des sociétés de classification des navires qui devraient pour exercer bénéficier d'un agrément des pouvoirs publics, tout en étant l'objet d'un contrôle continu. Rétablir la séparation entre les contrôles à caractère obligatoire et la classification proprement dite.

- Ne pas renouveler les permis de navigation pour les navires de plus de dix ans, – (notamment ceux destinés au transport de marchandises dangereuses) – sans une expertise complète en cale sèche de leur coque, moyens de propulsion, navigation et sécurité ; imposer des inspections complètes tous les deux ans ; l'âge limite autorisé pour naviguer ne devrait pas dépasser vingt ans.

- Bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de 15 ans ayant été immobilisés 2 fois au moins pour des raisons liées à la sécurité.

- Mettre au point un calendrier pour interdire les pétroliers à coque unique dans les eaux européennes à l'instar des décisions prises par les USA (2005 - 2010 - 2015 selon le tonnage ; Oil Pollution Act de 1990).

- Reprendre le projet européen « 3 E » (Economique, Ecologique, Européen) de construction de pétroliers qui a été initié au début des années 1990 par les chantiers de l'Atlantique de St Nazaire et dont la construction réduit de 90 % les risques d'écoulement d'hydrocarbures en cas d'accident (1).

- Interdire le transport de produits polluants et dangereux par des navires battant pavillon de complaisance dans les eaux européennes (ZEE).

- Imposer, pour le cabotage intra-européen, l'utilisation de navires battant pavillon du 1er registre d'un état de l'UE.

- Organiser et imposer la traçabilité des produits dangereux transportés par mer, ainsi que celle des navires affectés à ces transports : (armateurs, affrêteurs, société de classification, pavillons successifs ...).

- Etablir une base de données concernant les produits pétroliers et chimiques susceptibles de causer des pollutions marines, et recensant les moyens les plus adaptés pour y remédier.

- Pour les navires qui transportent des conteneurs de produits dangereux, imposer un dispositif de repérage électronique (le procédé existe déjà) pour les localiser quand ils tombent à la mer.

- Echanger de façon systématique et obligatoire les informations concernant l'état des navires entre tous les pays de l'union et leurs différents acteurs maritimes, à l'aide du système EQUASIS, ce qui permettra notamment d'établir, plus rapidement en cas d'accidents, les responsabilités de chacun.

- Rendre public tous les 6 mois (presse, internet ...), une « liste noire » de bateaux hors normes de sécurité.

- Faire de Brest, qui rassemble environ 60 % de la recherche publique française consacrée à la mer, un pôle européen de

pour un mémorandum

sécurité maritime en termes de recherche et d'intervention, (lutte, traitement contre les pollutions, restauration des écosystèmes...) en mettant en réseau, et en favorisant une synergie entre des organismes comme notamment le CEDRE, le CETMEF, l'IFREMER, le CNRS, le SHOM, l'INERIS, l'université, toutes les communautés scientifiques concernées au niveau européen, les administrations civiles et militaires des Etats ... Ce pôle européen disposerait d'une cellule d'urgence anti-pollution, mobilisable dès que le danger se profile pour être mise à la disposition des autorités concernées.

- Responsabiliser sur le plan juridique et financier les armateurs et les affréteurs pour tout manquement aux règles de sécurité édictées par l'UE, (mesures pouvant aller jusqu'au bannissement).

- Etablir un dispositif juridique et financier imputant aux propriétaires, armateurs et affréteurs des navires qui ne respectent pas les normes de sécurité et se rendent coupables de pollution marine, le remboursement de tous les coûts des dégâts et préjudices provoqués au plan économique, humain, environnemental, ainsi que des sanctions financières et pénales dissuasives.

- Relever le plafond du FIPOL pour le porter à la hauteur des besoins et engager un travail sur le fonctionnement de cet organisme ; transparence, conditions et délais d'interventions financières, mode de calcul des indemnités. Il faudrait également que tous les dommages environnementaux soient indemnisables par le FIPOL. La contribution des pétroliers à ce fond d'urgence devrait être fonction de la vétusté des navires qu'ils utilisent. Les indemnités effectuées par le FIPOL n'exonèrent en rien les pétroliers et les armateurs de leurs responsabilités devant les tribunaux.

- Fixer des prescriptions de réception et de gestion des déchets des navires (exploitation et cargaison) dans les installations portuaires.

- Prendre des dispositions concrètes dans les ports pour assurer la cohérence de tous les acteurs et prestataires de services, remorquage, pilotage, lamanage, afin de contribuer à la lutte préventive et active contre les pollutions.

- Rendre obligatoire le déchargement dans les ports des déchets des navires.

- Mettre en place dans tous les ports de l'UE un système de contrôle approprié concernant les opérations de déchargement de ces déchets. (nature et quantité) (2).

- Rendre dissuasif par un système d'amende forte à charge des armateurs et affréteurs le dégazage en mer dans les eaux européennes de la ZEE (3).

- Appliquer rigoureusement les règles déjà existantes qui ont été édictées par l'OMI.

- Renforcer et garantir la liberté d'action et l'autorité des capitaines pour leur permettre de résister aux pressions des armateurs et des affréteurs qui pourraient contrecarrer l'exercice de leurs fonctions.

- Exiger au niveau de l'OMI que le principe de la représentation des pays membres soit : 1 Etat = 1 voix en remplacement

de celui actuellement en vigueur fondé sur le tonnage des pavillons résidents dans un Etat et qui favorise la complaisance et la déréglementation.

- Intervenir auprès de l'OMI pour imposer une redéfinition des conditions d'exploitation des bateaux, le respect des normes de sécurité, la qualification des équipages (dont l'embauche doit se faire dans le respect minimum des normes établies par l'OIT. Introduire dans les contrôles, au titre de « l'état du port » le respect notamment des temps de repos (facteurs de risques de sinistres en mer et au port).

- Exiger dans les négociations en cours pour l'adhésion à l'UE de pays tels que Chypre, Malte, (4ème et 5ème flottes mondiales), l'application par ces Etats de la législation communautaire existante sur la sécurité maritime au moment de l'adhésion et la mise en place de véritables administrations maritimes en capacité de contrôler la bonne application de cette législation.

- Exiger des moyens financiers pour faire face au problème des navires « ventouses » : avances aux équipages, frais de rapatriements, manque à gagner dans les ports (4). ■

Lexique

ZEE : Zone Economique Exclusive

OMI : Organisation Maritime Internationale

OIT : Organisation Internationale du Travail

CEDRE : Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux

CETMEF : Centre d'Etudes Techniques maritimes et fluviales

CNRS : Centre Nationale de la Recherche Scientifique

SHOM : Service Hydrographique et Océanique de la Marine

INERIS : Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques

IFREMER : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer.

1. Le dégazage des navires en pleine mer (tous rejets confondus : déchets du fuel de propulsion et résidus des hydrocarbures transportés) fait plus de dégâts qu'une marée noire : ainsi, en Mer du Nord, on totalise 1 million de tonnes de rejets, en Méditerranée 800 000 tonnes. En comparaison, l'Amoco-Cadiz avait déversé 200 000 tonnes sur les côtes Bretonnes en 1978 et l'Erika 20 000 tonnes.

2. Système adopté en France par l'Assemblée nationale le 5 juin 2000.

3. Un tel dispositif a été voté par l'Assemblée nationale le 13 juin 2000.

4. Dans cet esprit, l'aide initiée par Jean-Claude Gayssot à l'équipage du « Baltiskiy » immobilisé en 1999 à Tréguier (22) a constitué une première en Europe. Ce problème ne peut être laissé entre les mains des associations caritatives, même si elles ont leur rôle à jouer ; il faut légiférer au niveau européen.

qu'un pays de tradition et de potentialité aussi maritimes que la France se dote de moyens à la hauteur des enjeux pour relancer le pavillon français qui est en voie de disparition. La France ne compte plus en effet que 209 navires commerciaux inscrits sous pavillon national et se situe au 28ème rang mondial aujourd'hui, (elle était 5ème dans les années 60 !), derrière des nations comme la Norvège 7ème, l'Allemagne 17ème, la Grande-Bretagne 19ème, l'Italie 24ème...

Par conséquent, c'est tout un système, le libéralisme, qui est en cause. L'opinion aujourd'hui pointée comme

jamais la responsabilité d'une multinationale dans le désastre économique et écologique provoqué par l'Erika, ainsi que toute une chaîne d'acteurs fonctionnant en réseau à partir d'exigences jamais assouvies de profits financiers ; armateurs, affréteurs, pavillons de complaisance et états les hébergeant, organismes de classification des navires, milieux bancaires, assureurs, FIPOL (2), etc.

Le besoin d'une nouvelle réglementation européenne et internationale

Face à ces réalités, il importe d'agir

pour une réglementation européenne et internationale à la hauteur des enjeux ; c'est le sens des propositions de ce mémorandum. Agir pour améliorer la sécurité des transports maritimes et protéger l'environnement littoral c'est mettre en cause les principes mêmes du libéralisme, c'est favoriser l'emploi qualifié, les conditions de travail et de vie, les salaires.

Il importe donc que l'Europe se saisisse comme d'une question prioritaire de la sécurité des transports maritimes dans les eaux qui bordent ses côtes, face à la croissance des menaces en mer et au développement de nouveaux risques dans les zones particulièrement sensibles.

Le ministre Jean-Claude Gayssot a pour sa part, avec le gouvernement français, engagé un ensemble de dispositions concrètes et sollicité fortement la Commission de Bruxelles, dont la vice-présidente en charge des transports Madame Loyola de Palacio, a elle aussi affirmé sa volonté d'agir dans ce sens.

Les trente-cinq propositions du mémorandum que nous proposons sont le produit de l'action et de la réflexion collective des professionnels et des personnes intéressées, améliorées de l'apport de tous ceux qui ont participé aux réunions de travail, débats, visites sur le terrain, délégations auprès des différents acteurs maritimes, syndicalistes, que nous avons organisé sur tout le littoral.

Produit de l'action, le mémorandum est donc un outil concret et mobilisateur pour l'intervention, afin de contribuer à imposer la prise en compte des exigences populaires. Afin aussi de pousser le Président de la République et le Premier ministre à agir dans ce sens, en France, auprès des autorités de Bruxelles ainsi que de celles de l'OMI et de l'ONU. Ainsi la France pourrait jouer un rôle moteur en matière de protection du littoral et de progrès dans la sécurité des transports maritimes. ■

1. Les compagnies pétrolières qui avaient hier des flottes propres se désengagent de plus en plus sur la complaisance pour deux raisons : faire plus de profits et tenter d'éviter la perte d'image provoquée par les accidents de mer de leurs navires ; mais le naufrage de l'Erika affrété par TOTAL/ELF/FINA montre la limite de cette démarche ...

2. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

L'action de Jean-Claude Gayssot

Le principe suivi par le ministre des Transports a été de mener des actions sur tous les plans : national, européen, international. Son objectif : tendre vers le risque zéro.

AU PLAN NATIONAL

A – Table ronde, à l'initiative du ministre des Transports le 10 février 2000, réunissant les principaux acteurs du transport maritime qui se sont engagés dans une charte sur plusieurs mesures :

- 1) **Les affréteurs** s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque à partir de 2008 et à éviter, sauf contrôle rigoureux, les navires de plus de 15 ans ainsi que ceux ayant souvent changé d'armateurs et de société de classification ;
- 2) **Les armateurs** s'engagent à effectuer sur leurs navires des contrôles de structures tous les deux ans et demi en cale sèche et à respecter intégralement les conventions de l'OMI et de l'OIT ;
- 3) **L'ensemble des intervenants** s'engagent à informer et à utiliser la base de données EQUASIS relative aux renseignements sur l'état des navires.

B – Le CIMER (Comité Interministériel de la Mer) s'est réuni les 28 février et 27 juin pour prendre de nombreuses dispositions afin de renforcer les moyens attribués à la sécurité maritime.

AU PLAN INTERNATIONAL

A – Le 15 février 2000 le ministre des Transports a transmis aux organisations internationales compétentes : OMI, UE, FIPOL, trois mémorandums développant une approche globale fondée sur trois principes :

- **La prévention ;**
- **Le renforcement des normes et des contrôles ;**
- **Plus de responsabilisation et de sanctions.**

Suite aux démarches de la France, la Commission européenne a préparé deux directives : l'une sur le renforcement des contrôles des sociétés de classification, l'autre sur le renforcement du contrôle des navires dans les ports, ainsi qu'un règlement prévoyant d'éliminer les pétroliers à simple coque.

Ces directives sont entre deux phases d'adoption.

B – La Commission européenne a exposé les grandes lignes d'actions relatives à la transparence des informations sur la qualité des navires, la surveillance de la navigation, la possibilité de mettre en place une structure européenne de la sécurité maritime et la responsabilisation des divers acteurs.

C – Le Secrétaire général de l'OMI a répondu favorablement aux demandes de la France de faire avancer rapidement ses propositions.

Les actions menées par le ministre des Transports français montrent clairement les améliorations déjà obtenues dans un domaine où depuis des décennies rien n'était plus entrepris.

Jean-Claude Gayssot devait dire à ce propos : « ... Depuis l'Amoco-Cadiz, il y a plus de 20 ans, ce problème (la sécurité et le développement des transports maritimes – NDRL), a été totalement éliminé du champ des préoccupations des responsables. Pour ne rien dire des budgets pour la mer que j'ai trouvés en arrivant dans ce ministère. Je pèse mes mots : ils étaient indignes d'un pays qui dispose de 5 500 km de côtes ».