

## Événement : le naufrage de l'Erika

### Le chargeur

#### Réduction du risque maritime pétrolier : la puissance publique européenne doit intervenir

**Philippe Trepant**

Président de l'Union française des industries pétrolières

Le naufrage récent de l'Erika nous rappelle le risque que représente le transport maritime d'hydrocarbures. Les pétroliers et les armateurs ont construit un système de règles et de pratiques capables de le juguler. Malheureusement dans l'état actuel des choses, certains navires peuvent encore naviguer sans pleinement les respecter, créant un danger aux personnes, aux biens et à l'environnement. Les réformes qui s'imposent doivent donc être axées vers un dépistage efficace et le bannissement des navires qui ne sont pas aux normes. Ceci peut être réalisé au niveau européen à partir d'un répertoire rassemblant toutes les informations en rapport avec la sécurité de chaque navire.

#### *Le risque maritime pétrolier est incontournable, il faut le maîtriser*

Les hydrocarbures resteront pour le monde moderne une matière première essentielle à son fonctionnement. La demande mondiale en pétrole brut atteint actuellement à 3,4 milliards de tonnes par an dont une part importante, aujourd'hui 1,5 milliard de tonnes, doit être acheminée par voie maritime. À cela s'ajoutent environ 0,4 milliard de tonnes de produits raffinés qui sont relocalisées par bateau. Au total, les produits pétroliers représentent plus de 40 % du fret maritime mondial. Ils constituent un risque important de pollution du milieu marin que les pétroliers et les armateurs s'attachent à maîtriser.

#### *Un système efficace de maîtrise des risques a été bâti*

L'industrie pétrolière s'est attachée en premier lieu à renforcer la prévention des accidents avec les mêmes approches que celles qu'elle suit pour sans cesse améliorer les conditions de sécurité le long de la chaîne pétrolière du puits à la pompe. Des moyens considérables de recherche et développement ont été consacrés à la lutte contre les effets de la pollution marine par les hydrocarbures et à la réparation des dommages subis par l'environnement. De même des systèmes financiers ont été institués pour indemniser efficacement les victimes des marées noires.

Dans le domaine de la prévention de nombreuses initiatives ont été prises le plus souvent en étroite concertation entre l'OCIMF (*oil companies international maritime forum*) qui rassemble près de 40 sociétés pétrolières, l'ITOPF (*international tanker owner pollution*

*federation*) et l'IACS (*international association of classification societies*). Elles se sont traduites par des codes de bonne conduite qui imposent des normes détaillées de construction, d'entretien, d'exploitation, de sécurité et de qualification des équipages des navires pétroliers. Bon nombre d'entre elles ont été reprises par l'OMI (Organisation maritime internationale) et incorporées dans des conventions ultérieures. Toutes ces mesures et leur mise en œuvre par les exploitants des navires et les navigants ont permis de réduire depuis les années 70 par un facteur 3 le nombre et l'ampleur des pollutions pétrolières majeures.

Une panoplie de moyens a aussi été développée pour lutter contre les pollutions par hydrocarbures en milieu marin. Ils se répartissent en procédés mécaniques de barrages ou d'écrémage et en procédés physico-chimiques de dispersion ou de gélification, auxquels il faut ajouter les procédés de traitement biologique et ceux de combustion *in situ*. Malheureusement l'efficacité de ces méthodes est limitée par l'extrême variété des spécifications des produits pétroliers et des conditions météorologiques défavorables sous lesquelles il faut opérer. Des stocks de matériel d'intervention et de produits chimiques sont maintenus en permanence par l'industrie pétrolière dans le cadre de groupements coopératifs tels que OST à Marseille ou FOST à Southampton.

L'introduction par les Conventions de 1969 (CLC) et de 1971 (Fipol) de la notion de responsabilité sans faute des armateurs et des donneurs d'ordre pétroliers en matière de sinistres environnementaux a été un grand progrès pour les victimes de pollution marine : elle leur garantit dans la limite d'un plafond une indemnisation rapide même en cas de « mauvaise fortune de mer » sans responsabilité identifiable. Ces plafonds ont été augmentés à plusieurs reprises par des engagements volontaires des armateurs et des pétroliers. Ils s'élèvent aujourd'hui à environ 85 millions de \$ maximum en fonction de la jauge du navire pour le CLC et 193 millions de \$ pour le Fipol. En cas de faute d'un intervenant, armateur, pétrolier ou autre, sa responsabilité civile intervient et ces plafonds peuvent être dépassés.

Le dispositif d'encadrement des transports qui a été ainsi constitué au fil du temps est complexe et sophistiqué, mais bien adapté à une flotte pétrolière mondiale d'environ 3 200 navires éparpillés entre une multitude de propriétaires, rarement affectés à une même ligne et opérant souvent avec différents affréteurs au cours de leurs voyages successifs. Les professionnels sont d'avis que si ce système de règles reste perfectible, il est de nature à procurer un niveau de sécurité élevé.

### ***Le non respect des règles reste le facteur de risque le plus important à réduire***

Force est en effet de constater que nombre de navires hors normes circulent et mettent en danger l'environnement marin. Ces navires s'abritent sous certains pavillons de complaisance, qui appliquent peu ou mal les obligations internationales de sécurité ou qui ne font pas appel à des sociétés d'inspection et de classification reconnues pour leur compétence. La mise en conformité de ces navires s'impose, mais leur dépistage est difficile. La puissance publique tant internationale (OMI), qu'au niveau des États n'est pas capable de remplir cette mission efficacement.

L'industrie pétrolière dans le cadre de l'OCIMF a cherché à remédier à cette situation par la mise en commun au sein de la base de données Sire (*ship inspection report*) les résultats d'inspection des sociétés afin de les aider à constituer leurs « listes noires » de navires à risques. Cette approche trouve ses limites dans la fiabilité et le caractère confidentiel des rapports d'inspection des ports et des sociétés de classification.

## ***Le repérage collectif des navires dangereux et leur bannissement des ports européens est la solution à privilégier***

Cette solution repose sur la création d'une base de données internationale confiée à une autorité indépendante pour rassembler toutes les informations en rapport avec la sûreté de chaque navire (structure, coque, équipage) ; l'obligation de chaque partie concernée d'apporter en temps réel à cette base les informations dont elle dispose ; l'émission périodique pour chaque navire par l'autorité indépendante détentrice de la base de données d'un avis de navigabilité ; l'ouverture de cette base de données et des avis à toutes les parties concernées ; l'interdiction pour les navires non répertoriés dans la base ou déclarés dangereux d'entrer dans le domaine maritime des pays adhérents à ce système de surveillance de la flotte pétrolière ; le contrôle efficace par les autorités de la fiabilité des interventions des sociétés de classification.

Ces dispositions devraient être mises en place par l'Union européenne qui peut rassembler un consensus des États membres sur une zone maritime large, avec une extension ultérieure au niveau de l'OMI.

Ce système de contrôle permanent de la flotte pétrolière s'inscrit dans la ligne de pensée du projet « Equasis » proposé par les autorités françaises.

Cette approche ne doit naturellement pas décharger de leurs responsabilités les parties concernées dans la chaîne du transport maritime pétrolier.

### ***Il faut se préserver des fausses bonnes idées***

Certains pensent qu'en reportant plus lourdement sur l'affréteur le coût de réparation de la pollution, on motiverait l'industrie pétrolière pour mieux repérer et bannir les navires dangereux et qu'on éviterait ce dispositif international de surveillance. C'est ignorer que l'importance du niveau des risques encourus par les sociétés pétrolières en cas de naufrage les incite déjà à une telle rigueur, que de vrais progrès ne peuvent plus être raisonnablement attendus.

Le durcissement des règles en vigueur est une autre voie qu'inspire l'émotion justifiée par le naufrage de *Erika*. Par exemple la limitation de l'âge des navires, l'interdiction des « pavillons de complaisance » ou l'obligation des double coque.

Chacune de ces idées doit être validée rationnellement, sans émotion. Mais leur impact sur la sécurité maritime pétrolière restera limité tant que la circulation des navires en infraction ne sera pas efficacement entravée.

Seule la puissance publique sera en mesure de coordonner les parties prenantes pour y parvenir.