

## Événement : le naufrage de *l'Erika*

# L'administrateur des affaires maritimes Les événements de mer et l'évolution des règles de sécurité maritime

**Jean-Louis Guibert**

Administrateur général des affaires maritimes, secrétaire général de l'Institut français de navigation

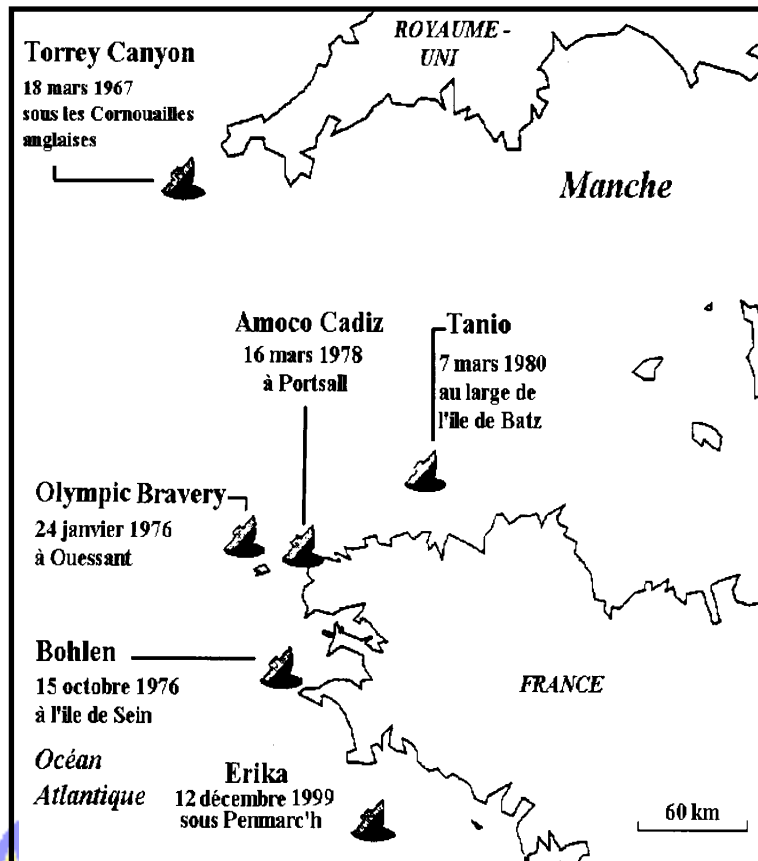
Force est de constater que seuls des événements de mer importants, en fait des catastrophes, sont de nature à faire évoluer les règles techniques propres à en éviter la récurrence, du moins dans des conditions similaires. Encore faut-il que ces catastrophes touchent plus particulièrement des pays susceptibles de se faire entendre dans les instances internationales, qu'elles affectent des navires à passagers avec un très grand nombre de victimes, ou des navires transportant des hydrocarbures, voire d'autres substances dangereuses, générant des pollutions majeures.

Dans la première catégorie, on se souviendra du *Titanic*, bien sûr, à l'origine de la première convention internationale *Safety Of Life At Sea* (Solas) prise dans le cadre de ce qui était alors l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI), et, plus récemment de *l'Estonia*, qui entraîna de nombreux amendements, notamment en matière de compartimentage et de stabilité, à l'actuelle convention Solas de 1974 dont est dépositaire l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a succédé à l'OMCI.

Mais c'est dans la deuxième catégorie et plus particulièrement celle des navires-citernes, ou pétroliers, que l'on trouve le plus matière à « évolution réglementaire » tant est grand, à juste titre sans doute, le souci mondial, ou presque, de la protection de l'environnement.

Il faut dire que, pour ne prendre que les plus récentes, les pollutions par hydrocarbures, pratiquement impossibles à résorber en mer, eurent de désastreux impacts sur l'environnement côtier.

La carte ci-dessous situe celles qui ont le plus affecté le littoral français. Il convient d'y ajouter pour le moins, *l'Exxon Valdez*, avec 40 000 t dans les eaux de l'Alaska, en 1989, le *Haven*, avec 60 000 t devant Gênes, en 1991, le *Braer*, avec 85 000 t, sur les côtes d'Écosse, en 1993.



Parmi les causes de ces accidents, le plus souvent l'échouement (*Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Olympic Bravery*, *Exxon Valdez*, *Braer*), puis viennent explosions et ou cassures (*Bohlen*, *Haven*, *Erika*), plus rarement l'abordage.

Alors dans ces conditions, quelles « réponses réglementaires » pour les navires-citernes notamment ?

D'abord des dispositions constructives avec :

- Dans Solas 1974 amendée, la duplication de la plupart des éléments constitutifs de l'appareil à gouverner, « activables en moins de 45 secondes » (suite de *l'Amoco Cadiz*) ; la prévention des corrosions dans les ballasts séparés ; le renforcement et l'aménagement des dispositifs de remorquage, tant par l'arrière que par l'avant et surtout l'introduction de règles fondamentales en matière d'organisation de la navigation, tels que les dispositifs de séparation de trafic (DST), anti-collisions et échouements pour peu qu'on les renvoie suffisamment au large, les comptes-rendus obligatoires de navires, en attendant les systèmes automatiques d'identification.

- Dans Marpol 73/78, annexe I, amendée (qui ne traitait primitivement que des eaux de déballastage, conditions de rejet, *slop tanks / load on top*, installations de récupération à terre, ballasts séparés), l'introduction, à partir de 1993, des « double coque », suite à *l'Oil Pollution Act* (OPA) américain de 1990, lui-même consécutif à l'échouement de *l'Exxon Valdez*.

À noter que cette mesure a, à juste titre, soulevé nombre de polémiques, notamment en ce qui concerne les possibilités de fuites d'hydrocarbures dans la double coque (risques d'explosions) et surtout du devenir de ces espaces en matière de corrosions (voir *bulk-carriers* et les « ballasts séparés » de navires qui, tel *l'Erika*, n'étaient pas prévus lors de la construction).

Cette réglementation a également pour conséquence de faire disparaître au bout de 30 ans, les navires qui ne pourront (évidemment) pas être transformés en « double coque ».

- Enfin, dans *Collision Regulation* (Colreg 72, amendée) les règles de navigation à observer dans le cadre des principes d'organisation de la navigation posés par Solas, ainsi que celles applicables aux navires à grand tirant d'eau.

### ***Alors maintenant, quel bilan et quelles perspectives?***

Au titre du bilan, il convient de noter la quasi-disparition des abordages, la diminution des échouements mais par contre la rémanence des « accidents de coque » par suite d'explosion, de (très) mauvais temps, et surtout de vieillissement de la flotte pétrolière.

Pour ce qui est des perspectives, éviter la condamnation « réglementairement programmée » des « vieux » navires. Le critère d'âge, tout comme d'autres (le tonnage, longueur...) a des effets pervers. En l'occurrence la très grande probabilité pour qu'un navire à 4 ou 5 ans de sa « limite d'âge » (dernière visite spéciale dans le cadre de la classification) ne soit plus suffisamment entretenu.

Par contre, promouvoir une politique « contrôlée des contrôles » avec une « progressivité programmée » de ceux-ci, s'attachant de plus en plus à l'évaluation de la structure, à l'appréciation de ses limites et donc de sa réforme, moment où la perte d'échantillonnage ne peut plus être compensée de façon viable.

Rappelons que, pour ce faire, les « inspecteurs », quels qu'ils soient, peuvent (et doivent) inspecter ces structures en s'aidant notamment de *guidelines* de l'OMI tel celui sur la sélection, l'application et l'entretien des systèmes de prévention de la corrosion dans les capacités dédiées au ballastage à l'eau de mer (résolution A.798 (19) du 23 novembre 1995) et surtout celui relatif à un programme amélioré d'inspection à l'occasion des visites approfondies des pétroliers et des vraquiers (résolution A.744 (18) du 4 novembre 1993, amendée par la résolution du Comité de la sécurité maritime MSC 49-66 du 4 juin 1996). À noter que ce document comme d'autres d'ailleurs indique schématiquement les points de structures particulièrement sensibles.

(19 janvier 2000)