

Éditorial

Sécurité maritime : risque d'overdose ?

Sur bien des points « curatifs », le consensus semble acquis en matière d'efficacité de la lutte anti-pollution après-naufage : qu'il s'agisse par exemple de la notion de zones d'accueil de navires en difficulté, ou encore de la nécessité de mise en œuvre de véritables plans de réponse terrestres, ou enfin de l'intérêt d'utiliser à l'avenir de vrais navires dépollueurs comme l'OSH¹ français, encore virtuel mais dont tous les tests effectués par le CEDRE² ont démontré l'efficacité³. Il n'en est à l'évidence pas de même pour ce domaine de la prévention qu'est « la sécurité maritime » proprement dite.

Ici ou là des voix, provisoirement timides sauf dans les cénacles professionnels, commencent même à craindre - parfois benoîtement - qu'en matière de sécurité le mieux soit l'ennemi du bien⁴ (l'accumulation et la complication des précautions constituant en elle-même une source de dangers supplémentaires).

Il faut bien reconnaître qu'en certaines circonstances, les faits paraissent justifier ce souci, quelque difficile qu'il soit à exprimer publiquement à l'heure de l'après-*Prestige*. Il suffit de citer par exemple, l'accumulation inutile et redondante des inspections à bord des navires pétroliers en opérations commerciales en escale (alors qu'une inspection bien faite de temps à autre devrait à l'évidence être suffisante et moins peser sur la tension et la fatigue des équipages), ou encore le danger que constitue la tentation - pour compréhensible et justifiée qu'elle soit parfois en certaines circonstances - de légiférer unilatéralement sur la sécurité maritime tant au niveau national que régional.

Certains invoqueront aussi, avec quelque raison, le flou d'application de mesures étatiques non seulement unilatérales mais mises en œuvre dans l'urgence et/ou sans suffisamment de coordination internationale, même régionale. D'autres s'attacheront plus aux dangers que recèle l'accumulation parfois irréfléchie de mesures dites « objectives », c'est-à-dire de ces mesures (par exemple les limites d'âge fixées « arbitrairement » pour l'exploitation de tel ou tel type de navire, ou la double-coque comme dessin exclusif pour l'avenir) de ces mesures donc, qui font trop fi du critère primordial de qualité de gestion de l'armateur, c'est-à-dire de celui qui est maître et théoriquement responsable du choix des équipages, de la politique d'entretien, et de celle de l'assurance. Or là aussi il faut savoir reconnaître la valeur fondamentale de certains des arguments invoqués : par exemple le

¹ *Oil Sea Harvester* difficilement traduisible en français. Toute interprétation proche de la finalité tombe rapidement dans le scatologique.

² Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux.

³ Voir l'article de présentation de ce projet dans ce numéro.

⁴ Voir à ce sujet « Sécurité maritime et tiers-monde : la leçon du *Joola* » dans ce numéro.

mauvais armateur cessera d'entretenir son/ses navire (s) correctement quelques années avant la fin de vie « légale » des unités concernées, ou encore ne fera pas les suppléments de contrôles de corrosion et à fortiori de dépenses que nécessite la structure complexe des double-coque (même si la mise en œuvre de ces dernières a eu et a des avantages, au-delà même du rajeunissement de la flotte qu'elle a généré).

Quand on sait par exemple que n'importe quelle atmosphère humide et salée peut en un an « attaquer » en profondeur tout navire mal conçu, mal revêtu, mal « peint » ou insuffisamment entretenu, le risque est réel que les mauvais opérateurs se retranchent derrière ces règles dites objectives tandis que les bons opérateurs - assimilés aux mauvais par ces mesures objectives - finiront par se décourager et chercher sous d'autres cieux ou dans d'autres activités des conditions d'exercice et de responsabilité plus légitimes et mieux reconnues.

Or beaucoup d'entre eux (y compris gérant des navires de plus de quinze ans, il faut avoir l'honnêteté de le dire) jouent un rôle économique utile, voire indispensable, dans des conditions de qualité irréprochable. Sait-on assez que les exemples sont nombreux d'armateurs indépendants totalement fiables ayant commencé à exercer leur métier avec un soin extrême mais sans pouvoir « démarrer » autrement qu'avec de bons navires d'occasion armés par d'excellents équipages ? Sait-on que les mêmes sont bien souvent devenus aujourd'hui les tout meilleurs du monde et exploitent les flottes très récentes qu'ils ont pu constituer étape après étape sans jamais transiger sur la fiabilité ?

Autrement dit, il y a bien un risque de « pollution » ou de perversion de marché par le cumul de ces fameuses règles objectives, risque dû aussi très largement au fait que les sanctions des manquements « subjectifs » (qui sont bien souvent des actes délictueux voire criminels) ne sont ni assez lourdes ou sévères, ni surtout ne différencient suffisamment les comportements qui sont complaisants de ceux qui refusent la complaisance.

L'important est donc que les organes compétents (dont l'Agence européenne de Sécurité maritime) étudient, en liaison avec les États et les professionnels fiables, en profondeur et vite, mais sans précipitation :

- si les excès constatés ci-dessus génèrent plus d'inconvénients et de risques qu'ils n'apportent de sécurité à terme,
- s'il est de toutes les façons possible, et vraisemblable, d'en diminuer l'impact, voire de les éviter,
- s'il est possible de « équilibrer » ces mesures objectives par une fiabilité accrue des mesures que l'on qualifiera de « subjectives » faute de mieux, telles que les contrôles PSC⁵, le suivi du code ISM⁶, les ESP et CAP *schemes*⁷, la surveillance et la responsabilisation des sociétés de classification etc. toutes procédures ou opérations de suivi du « management » des compagnies ou des navires, **en plus, encore une fois, de l'alourdissement harmonisé des sanctions civiles et pénales** en cas de contravention.

⁵ *Port State Control* ou contrôle par l'État du port.

⁶ *International Safety Management code*.

⁷ *Enhanced Survey Program & Condition Assessment Program schemes*.

D'accord, me dit-on, mais regardez les États-Unis, ils ne se sont pas posé toutes ces questions, et ça marche ! La preuve ? Depuis l'*Oil Pollution Act* (OPA 1990), adopté avec une rapidité exemplaire et qui est un « *total concept* », il n'y a plus eu de grandes marées noires, plus de naufrages près des côtes. Il n'y a donc qu'à faire de même !

Tout cela est en partie vrai, mais c'est oublier quatre considérations essentielles:

1°) Les navires ne naviguent dans les eaux américaines quasiment que pour charger et/ou décharger dans les ports américains, d'où un contrôle infiniment plus dissuasif, plus général et plus aisé par les autorités américaines, et aussi un régime juridique unique, et contrôlé par eux seuls, facilitant grandement leurs interventions. Pas ou quasiment pas de navires traversant les eaux territoriales ou les zones économiques américaines vers une destination tierce, comme le font à l'inverse en Europe les navires - tel le MT⁸ *Prestige* - chargeant dans un État non-membre de l'Union européenne (UE), et longeant ensuite les côtes des différents pays de l'Union pour passer Gibraltar « à ordres⁹ » et décharger finalement leur cargaison en Afrique du Nord ou en Asie.

2°) Les États-Unis sont un État continent fédéral disposant d'une « arme » homogène, les *United State Coast Guards*, relevant d'un commandement unique, dotés de moyens très puissants, couvrant toutes les côtes du pays, et qui sont aussi bien une force de proposition que d'harmonisation et de coercition, alors que l'UE est à l'heure actuelle un assemblage, même pas encore confédéral de 15 (bientôt 25) États nations voisins devant surmonter leurs divergences naturelles ou historiques pour s'harmoniser, ce qui prend incontestablement du temps dès lors que des transferts de souveraineté sont nécessaires. C'est d'ailleurs à cet égard aussi qu'il faut saluer l'étape importante que constitue la mise en route de l'Agence précitée.

3°) Les États-Unis, par l'homogénéité et par la dimension de leur puissance comme par le peu de cas qu'il leur arrive de faire de la communauté internationale - voire des traités qu'ils promeuvent, signent mais ne ratifient pas - pouvaient imposer facilement et sans vergogne n'importe quelle règle au monde entier (en particulier aux armements pétroliers dont aucun ne peut faire l'impasse de travailler pour/avec le plus gros importateur de pétrole du monde).

NB : C'est ainsi que, contrairement aux idées reçues, a pu naître un texte confédéral, l'OPA 90, salué dans le monde entier mais en fait assez mal connu, voire totalement déformé par nos médias sur certains points qui sont pourtant à terme d'indéniables faiblesses : conférer la décision unilatérale d'un Washington soumis aux lobbies, selon laquelle les compagnies pétrolières affréteuses n'ont **plus aucune responsabilité**, encore moins une responsabilité illimitée. Oui, pour la première fois depuis des siècles (quelle régression !) la cargaison ne contribue plus au règlement des dommages : Exxon ne serait plus tenu de payer pour le *Valdez* en Alaska au titre de la loi fédérale, pas plus que n'aurait dû le faire Total après l'*Erika* (c'est si vrai et si choquant que plusieurs États ont corrigé la loi fédérale sur ce point) ; conférer aussi la fameuse responsabilité des armateurs qui contrairement à ce qu'on croit n'est pas du tout automatique ; ou encore la double-coque dont tous les techniciens savent qu'elle est

⁸ *Motor tanker*.

⁹ Signifie que le navire a instruction de l'armateur de naviguer vers un point où il recevra d'autres instructions concernant sa destination finale.

inférieure, en termes de sécurité¹⁰, au concept E3¹¹ européen, tué dans l'œuf par le législateur américain qui n'en voulait pas, et ce pour des raisons essentiellement politiques. De même les plus vieux simple coque qui naviguent encore aux États-Unis (30 ans et plus !), et qui ne commenceront à être bannis qu'à partir de 2004 au plus tôt, sont les navires américains, y compris transportant des produits lourds et persistants, etc.

4°) Enfin les États-Unis ont eu - et c'est tant mieux - de la chance depuis 12 ans. Pas de double coque crevée ou de collision importante (malgré un système portuaire souvent peu performant), mais on ne peut malheureusement en inférer que la mer est domptée et que cette chance perdurera éternellement. Il y aura, hélas, un jour ou l'autre un événement « américain », ou un naufrage de double coque, qui mettra en relief les faiblesses précitées et qui démontrera l'arrogance de quelques appréciations portées aujourd'hui, en même temps que la supériorité de principe de certains mécanismes internationaux de responsabilité par rapport à la loi américaine.

oOo

Est-ce à dire que l'UE et certains États, dont la France, ont tort de se revêtir de probité candide et de lin blanc, et qu'en fait, s'arrêter en chemin (voire annuler certaines règles récentes) pour éviter certains dangereux ou irritants excès et perversions, serait plus approprié ? Est-ce à dire que le « tout sécuritaire », comme le principe de précaution poussé à l'extrême, est contestable ? Est-ce à dire que le zèle avec lequel se battent les nouveaux convertis ou les responsables souvent soucieux de flatter l'opinion publique est à condamner ? En un mot *l'overdose* aveugle et contreproductive nous menace-t-elle, et courons nous le risque que le remède devienne un jour pire que le mal¹² ?

¹⁰ Le problème est traité avec célérité, mais pas à proprement parler avec raison comme le souligne William O'Neil, secrétaire général de l'OMI à Southampton le 24 mars 1997 : « *La principale réponse au désastre du pétrolier Exxon Valdez a été de rendre obligatoires la double-coque pour tous les pétroliers alors même que l'accident était le résultat d'une erreur de navigation et qu'une double-coque n'aurait en tout cas probablement pas empêché le pétrole de se répandre.* »

¹¹ Les cinq chantiers navals européens réunis dans Euroyard proposent un pétrolier de sécurité dit Trois E (européen, écologique, économique) à cuves superposées. La cuve inférieure d'un tiers de la hauteur constitue un volume de protection. Les simulations d'accident démontrent la validité du concept meilleur que celui de la double coque. Par ailleurs, le chargement hydrostatiquement équilibré est une réponse pour les anciens pétroliers. Il consiste à limiter la hauteur du pétrole dans les cuves à un niveau inférieur à la ligne de flottaison. En cas de perforation de la coque, l'eau de mer plus lourde pénètre dans le navire repoussant le pétrole dans l'espace supérieur des cuves laissé libre. L'OMI homologue en mars 1992 ces procédés au même titre que le double-coque. Après quelques hésitations, les *Coast Guards* américains disent qu'ils pourraient les accepter au cas par cas. Mais les armateurs craignant à juste titre l'insécurité juridique ne commandent plus que des pétroliers double-coque.

¹² Jusqu'en 1995, les accidents impliquant de pétroliers transportant du *fuel* lourd sont rares. Et pour cause, les raffineries vendent sur place leurs produits à des électriciens locaux. La vague écologiste en Europe du nord conduit à interdire de brûler ce combustible dans les centrales de la zone. Il générerait dans les conditions de production des fumées non lavées des années 80 trop d'acides sulfurique et nitrique (d'où les pluies acides). Dorénavant les raffineries de cette zone produisent – malgré la progression des techniques de raffinage vers la

Répondre à ces questions requiert de regarder avant tout les faits, et d'avoir par rapport à eux l'humilité trop souvent oubliée que devrait toujours inspirer la mer.

Or les faits sont clairs : le commerce maritime ne cesse de s'accroître tandis que diminuent drastiquement les volumes de pollution maritime et en particulier les pollutions accidentelles. C'est méconnu et difficile à rappeler après de grandes et scandaleuses catastrophes, mais c'est vrai et c'est bien. C'est même remarquable en cela que l'efficacité de l'existence de règles, même insuffisamment appliquées comme c'est le cas aujourd'hui, est démontrée, tandis qu'est ridiculisée l'attitude des tenants du laisser-faire absolu au nom du sacro-saint principe de liberté des mers. Ainsi en est-il aussi de l'étude approfondie de l'évolution des naufrages et de leurs causes, démontrant bien souvent que c'est le non-respect de règles de construction ou d'exploitation qui est responsable.

Il n'en reste pas moins que :

- Même si le pire n'est pas toujours sûr, la mer elle-même ne permet pas d'envisager sérieusement le risque zéro, d'où d'ailleurs l'attention permanente et bien plus vigoureuse qui doit être portée aux mesures curatives et de limitation des conséquences d'accidents rappelées au début de cet article.
- La litanie est encore trop longue des désastres écologiques et humains causés par les défaillances de notre « système maritime », et particulièrement par les lacunes coupables de nos méthodes d'élaboration, d'application, de contrôle, et de sanctions de nos propres règles (rappelons qu'il s'agit là des quatre domaines d'harmonisation sur lesquels portera la vraie mission de l'Agence européenne).
- Les conséquences de ces manquements sont de plus en plus spectaculaires et insupportables pour tous comme pour l'équilibre écologique des zones concernées
- Et surtout, il n'y a plus d'excuses à la répétition d'événements douloureux et scandaleux dont la survenance relève de notre volonté. Les pollutions bien sûr, mais aussi et peut-être surtout les morts du *Herald of Free Enterprise*, du *Scandinavian Star*, de *l'Estonia*, de bien d'autres encore dont de nombreux ferries aux Philippines ou au Bangladesh, du *Joola*¹³, sans oublier ceux des nombreux minéraliers qui ont coulé ces dernières années, pour ne rien dire du lourd tribut payé à la mer par les pêcheurs européens¹⁴.

Tous ces faits sont même si clairs que la réponse aux questions précédentes s'impose. Il paraît évident en effet **qu'il vaut mieux dorénavant pêcher par excès que par défaut**, et que l'enjeu majeur que constitue l'application universelle et incontournable des règles de

conversion profonde – des *fuels* lourds en excédent pour le marché local. Ils sont vendus à bas prix à des électriciens éloignés. Les exportations de l'Europe du nord par voie maritime dépassent en 2000 les 10 millions de tonnes. Tant que du *fuel* lourd longera nos côtes, le zéro accident ne peut être atteint. Un navire de ce type même neuf et s'il le faut à « triple coque » peut comme tout autre être la victime d'une collision fatale, voire d'un attentat dûment programmé pour une nuisance maximale par des terroristes au pied marin. Ne faudrait-il pas envisager de revoir les règles d'interdiction de brûler du *fuel* lourd en Europe du nord en imposant des normes draconiennes de purification des gaz de combustion ?

¹³ Voir à ce sujet « Les causes du naufrage du *Joola* » dans ce numéro.

¹⁴ Voir à ce sujet « Libres propos sur la pêche maritime » par Georges Tourret dans le numéro 463 de la Revue Maritime.

sécurité maritime peut « excuser » - **au moins pendant un temps et en veillant aux ajustements nécessaires** - peut excuser donc, l'émergence intermédiaire de situations frustrantes et parfois injustes pour ceux qui n'ont pas attendu la peur du gendarme pour faire leur devoir. En ce sens il faut se réjouir, plutôt qu'ergoter, de l'attitude nouvelle des plus hautes autorités françaises et des responsables gouvernementaux de notre pays, quitte bien sûr à apporter toutes critiques constructives permettant de résoudre au mieux telle ou telle difficulté pratique...

Certes on objectera que la reconnaissance des bons n'est pas assez au rendez-vous (la fameuse question des règles objectives !), mais on peut répondre :

- que cela vaut le coup si la victoire contre les comportements de complaisance est à ce prix
- et qu'à long terme ce sont bien les bons qui récolteront les fruits de cette victoire car a) ils ont par définition une longueur d'avance sur le plan de la qualité et b) ils verront ainsi disparaître peu à peu la concurrence déloyale qui est leur principale ennemie à tous égards, y compris sur le plan économique.

Et puis il y a l'humilité face à la mer, qui nous enseigne que rien n'est jamais gagné, mais aussi que la mer elle-même se respecte et ne se défie pas impunément. S'il en était besoin, on pourrait sur ce point se référer à l'exemplarité négative de l'aventure des multicoques pendant la dernière Course du Rhum (15 trimarans cassés sur 18). De fait malgré les prouesses technologiques des architectes et constructeurs, malgré le courage admirable des navigateurs, grands sportifs de l'extrême, malgré l'apport indispensable de ceux qui ont la foi permettant de repousser toujours les limites du possible, malgré les retombées positives que nous tous retirerons un jour - y compris sur le plan de la sécurité - des avancées de toutes sortes ainsi permises, il y a eu dans cette course une grande leçon qui doit nous faire réfléchir et agir. Et cette leçon, au moins pour l'Institut Français de la Mer, est toute simple : **le vrai marin, le marin « humble »** soucieux avant tout de sécurité, celui dont la recherche de l'exploit n'est pas l'objectif premier, ne doit prendre et faire prendre la mer que sur des navires aptes à traverser les imprévus et les tempêtes.... avec un bon équipage et un bon « pied de pilote ».

Tout le reste peut être merveilleux et digne d'admiration, mais n'a en fait rien à voir avec les questions soulevées par la sécurité maritime immédiate et par la protection de notre environnement, qui constituent un tout sur lequel il va enfin devenir impossible de transiger.

Francis Vallat – 31 décembre 2002