

Jean-Marie Gilory

Directeur régional des Affaires Maritimes de Bretagne

Mesures prises (et en cours) suite au naufrage de

Les conséquences du naufrage de l'ERIKA

La catastrophe du naufrage du pétrolier ERIKA, en décembre 1999, a provoqué une prise de conscience et des réactions d'un niveau tel, qu'elle a permis au ministre des transports, malheureusement un peu tard, d'être écouté et de faire évoluer les choses.

Plan national

1) - Le ministre des transports a réuni lors d'une table ronde le 10 février 2000, les principaux acteurs du transport maritime pétrolier en France, qui se sont engagés dans une charte signée par tous.

Cette charte précise en particulier plusieurs mesures :

Les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque à partir de 2008 et à éviter, sauf contrôle très strict, les navires de plus de 15 ans, ainsi que ceux qui ont souvent changé d'armateurs et de sociétés de classification.

Les armateurs s'engagent à effectuer sur leurs navires des contrôles techniques de structure en cale sèche tous les 2 ans et demi et à respecter l'intégralité des conventions de l'OMI (sécurité, prévention de la pollution) et de l'OIT (aspect social).

Enfin, l'ensemble des parties s'engage à renseigner et à utiliser la base de données EQUASIS relative aux renseignements sur l'état des navires.

2) - Les comités interministériels de la mer (CIMER) qui se sont tenus les 28 février et 27 juin, sous la présidence du Premier Ministre, ont pris de nombreuses initiatives pour renforcer les moyens attribués à la sécurité maritime.

Deux cents postes supplémentaires seront créés en 3 ans pour renforcer les centres de sécurité des navires, les CROSS, les unités du littoral des affaires maritimes, et les officiers de ports.

La remise en état de la signalisation maritime sera accélérée (Phares, balises et navires baliseurs). L'ensemble des radars des CROSS de la Manche sera renouvelé. Des équipements pour l'identification automatique des navires seront mis en place.

Un second patrouilleur de haute mer sera commandé. Des moyens d'interventions supplémentaires seront mis en place pour la Marine Nationale, les Douanes, la Gendarmerie Maritime.

Les rôles des ministres chargés de la mer, de la sécurité civile et de l'environnement sont précisés pour ce qui concerne la prévention, la veille technologique, l'expertise, la préparation de l'intervention et la gestion de crise. Les modalités d'une meilleure cohérence des plans et des opérations de secours sont également définies.

Plan international :

Le 15 février 2000, le gouvernement a adressé aux organisations internationales compétentes (Organisation maritime internationale, FIPOL et Union européenne), trois mémoranda qui développent une approche globale pour un renforcement de la sécurité maritime. L'approche française est fondée sur trois principes :

La prévention : améliorer la surveillance des navires en étendant l'identification systématique des navires transportant des produits dangereux et en exigeant la transmission préalable d'un dossier de sécurité avant l'accès à un port européen.

Le renforcement des normes et des contrôles : accélérer l'élimination des pétroliers à simple coque, harmoniser les conditions de travail des équipages, renforcer le contrôle de la structure des navires et assurer un meilleur contrôle des organismes chargés de la sécurité : inspecteurs des Etats du port et du pavillon et sociétés de classification.

Plus de responsabilisation et de sanctions : accroître la transparence grâce à la mise en commun d'informations sur les navires sur la base de données EQUASIS, faire évoluer le dispositif du FIPOL (fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures) et bannir les navires ne respectant pas les normes internationales.

L'action soutenue de la France, au niveau international, a permis d'engager rapidement des négociations avec nos partenaires et a fait prendre conscience de l'urgence d'un renforcement de la sécurité des transports maritimes.

2) - Suite au mémorandum français, la Commission européenne a présenté une communication comprenant 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, et un règlement prévoyant une accélération du calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque.

Ces textes ont été largement discutés et améliorés lors des conseils des transports et sont, aujourd'hui, sous la présidence de l'Union Européenne par la France dans une phase d'adoption.

La directive sur les sociétés de classification, permet un contrôle renforcé des états et de l'Union Européenne qui peut suspendre la reconnaissance de sociétés de classification en cas d'anomalie, et harmonise les niveaux de responsabilité de ces sociétés.

La directive sur le contrôle par l'état du port, prévoit une inspection renforcée obligatoire tous les ans pour les navires à risque à l'entrée d'un port de l'Union Européenne, avec notification préalable pour préparer l'inspection, et autorise un bannissement des navires qui auront été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes et qui figurent sur une liste noire des pavillons.

Enfin, le règlement sur l'élimination des pétroliers à simple coque a été repris dans une approche européenne commune qui est débattue au sein de l'OMI.

3) - La commission européenne a également exposé les grandes lignes d'actions à venir relatives à la transparence des informations sur la qualité des navires, la surveillance de la navigation, la possibilité d'une structure européenne de la sécurité maritime et la responsabilisation des divers acteurs du monde maritime.

Sur la transparence des informations, la base de données EQUASIS, lancée par la France, est aujourd'hui un système international soutenu et financé par la Commission Européenne, avec l'appui de l'OMI, depuis le 23 mai 2000.

EQUASIS permet d'obtenir, en temps réel des informations précises sur l'état de tous les navires.

Concernant la surveillance de la navigation, la nouvelle

législation communautaire proposée permettra de mieux suivre les navires à risques, en informatisant les procédures de notification de cargaison pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, à destination ou en provenance d'un port de l'Union Européenne et en rendant obligatoire les échanges d'informations entre les centres de surveillance permettant, ainsi, un suivi global du trafic maritime dans les eaux communautaires.

Cette proposition va dans le sens des actions engagées par la France pour faire du CROSS Jobourg, le centre de coordination du trafic maritime en Manche et à l'approche de la Bretagne.

4) - De son côté, le secrétaire général de l'OMI a répondu favorablement à la demande de la France de faire avancer rapidement ses propositions.

La proposition de la France, de rendre obligatoire le contrôle en cale sèche tous les deux ans et demi pour les navires pétroliers et vraquiers à partir de 15 ans, a d'ores et déjà été acceptée par le comité de sécurité maritime réuni en mai dernier.

L'obligation de signalement des navires à l'entrée du dispositif de séparation du trafic des Casquets, en Manche centrale, a été acceptée par le sous-comité de la navigation de juillet.

Enfin, la proposition visant à accélérer l'élimination progressive des pétroliers à simple coque, a abouti à un consensus lors du comité de la protection du milieu marin de début octobre. Un amendement à la convention MARPOL devrait être approuvé en avril prochain.

5) - D'autre part, les propositions françaises de réformer le FIPOL pour améliorer l'indemnisation et responsabiliser les opérateurs ont été bien accueillies.

Les démarches effectuées dans les capitales soulignent l'intérêt d'un grand nombre de pays pour une révision des mécanismes existants.

Le ministre a, d'autre part, exprimé sa volonté de voir examiner, avant la fin de l'année, de nouvelles propositions sur la responsabilité des opérateurs, l'harmonisation des conditions d'emplois et des conditions sociales des marins. ■

Textes
proposés
par les
intervenants