

QUALITE
SÛRETE
ENVIRONNEMENT

MARCHE
CONTRAINTE

SECURITE
CERTIFICATION
REGLEMENTATION

Sécurité et Sûreté

Quels enjeux économiques pour les industries maritimes ?

Nantes Cité des Congrès - jeudi 4 mars 2004

L'objectif de cette conférence est d'examiner l'impact des nouvelles mesures de sécurité et de sûreté sur les entreprises du transport maritime et les initiatives prises par les différents acteurs pour s'adapter à ce nouvel environnement. Des représentants, français ou étrangers, des milieux professionnels ou institutionnels, exposeront leurs analyses et expériences en matière de sûreté et de sécurité.

Le cadre de l'activité du transport maritime évolue à grands pas, depuis quelques années, au niveau mondial et européen. En matière de sécurité, les mesures adoptées par la Commission européenne qui ont suivi les catastrophes au large des côtes atlantiques (*Erika*, *levoli Sun* et *Prestige*) visent à modifier en profondeur les comportements et les pratiques du transport maritime. Sur le plan de la sûreté, le dispositif de contrôle des marchandises et des navires défini par les Etats-Unis au lendemain de la tragédie du 11 septembre 2001, puis les mesures adoptées par l'Organisation Maritime Internationale à travers le code ISPS, renforcent les exigences en matière de gestion dans les ports et sur les navires.

Les responsabilités des acteurs de la chaîne de transport (armateur, opérateurs portuaires, chargeurs, organismes de certification, organismes de contrôle et de police, administration maritime, etc.) sont accentuées. Les contrôles sont renforcés. Les pénalités financières en cas d'infraction sont alourdies. La mer, traditionnellement décrite comme un espace de liberté, est de plus en plus étroitement surveillée.

Se substituant, progressivement, à une logique du "moins-disant" - moins de sécurité, moins de qualité dans les navires utilisés et les marins employés, moins d'assurance en cas d'indemnisation d'accidents, etc. afin de réaliser des économies de coûts, un nouvel espace maritime, fondé sur de "bonnes pratiques", se construit.

colloqué organisé avec le soutien



Sécurité et Sûreté

Quels enjeux économiques pour les industries maritimes ?

Nantes Cité des Congrès - jeudi 4 mars 2004

Programme

Matinée

9h00 - 9h30 Accueil et inscription

9h30 Mots de bienvenue de M. Jacques DANIEL, Vice-Président de la Communauté Urbaine de Nantes et de M. Frank LANG, Président de l'I SEMAR

9h40 - 12h30 "Une évolution des exigences en matière de sécurité et de sûreté"

Risques maritimes : Une prise de conscience collective

M. Edouard LANDRAIN, Député

M. Bernard POIGNANT, Député européen

Apport du retour d'expérience pour la sécurité

Captain Simon HARWOOD, Deputy Chief Inspector, MAIB (enquêtes accidents UK)

A.G(cr)A.M. Georges TOURRET, Président de l'Institut Maritime de Prévention

Les nouvelles règles européennes et mondiales

M. Jacob TIERLING, Senior Project Officer, Agence Européenne de Sécurité Maritime

Capitaine Alexander JACXSENS, European Sea Port Organisation, Capitaine Port de Gand

M. Yann ALIX, Innovation Maritime, Rimouski, Canada

12h30-14h00 Déjeuner

Après Midi

14h00-17h00 "Les acteurs de la chaîne de transport : les bénéficiaires"

Première table ronde : Sécurité maritime

Les armateurs : Cdt Jacques MOISAN, Directeur Général, Euronav

Les organismes de certification : M. Philippe BOISSON, Bureau Veritas Marine

Les courtiers d'affrètement : M. Olivier CARAGE, Barry Roggliano Salles

Seconde table ronde : Sûreté maritime

Les ports : M. Bernard COLOBY, Directeur de l'exploitation, Port Autonome du Havre

Les transitaires : Mme Florence QUENTIN, Déléguée TLF

Les opérateurs ferry : M. Eude RIBLIER, Président du directoire de SEAFRANCE

Introduction

L'Institut Supérieur d'Economie Maritime grâce au soutien des acteurs publics et privés de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire (Communauté urbaine de Nantes, CARENE, CCI de Nantes et de Saint-Nazaire, Union Maritime de Basse-Loire) organise depuis 1997, des conférences sur les grands enjeux de l'économie maritime.

Le 4 mars 2004 notre institut organise à la Cité des Congrès de Nantes, un colloque international sur la sûreté et la sécurité maritimes. Avec une centaine de participants attendue, cette manifestation va faire le point sur les différents éléments de renforcement de la sécurisation des activités maritimes et portuaires. En effet, depuis plusieurs années, de nombreux événements ont montré que les activités maritimes devaient développer une culture accentuée des risques, risques envers l'extérieur (environnement) et envers l'activité elle-même (terrorisme).

Quelques tragiques accidents maritimes notamment près des côtes atlantiques européennes ont amené les autorités politiques à faire de la sécurité maritime une exigence collective forte. Les attentats du 11 septembre 2003 mais aussi l'attaque au Yémen contre le pétrolier *Limbourg* ont révélé les besoins de sécurité dans les ports et sur les mers. Ces besoins sont d'ailleurs beaucoup plus larges si on y intègre la répression des trafics illicites (marchandises, hommes) et de la piraterie.

Notre conférence a été orientée pour donner la parole aux différents acteurs directs du transport maritime. Mais il nous est d'abord apparu nécessaire d'entendre des élus car ceux-ci témoignent de la volonté des citoyens et sont appelés à créer le corpus réglementaire. Ensuite, il sera laissé la parole à des représentants d'organismes qui par "l'accidentologie" offrent un retour d'expérience fondamentale au progrès de la sécurité des navires et des hommes. Enfin, notre matinée se terminera par l'intervention d'un représentant de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime qui exposera l'envergure de ses missions et les résultats attendus de son action ainsi que l'European Sea Port Organisation pour présenter les mesures imposées par l'Organisation Maritime Internationale (après des positions unilatérales américaines) pour renforcer la sûreté dans les ports.

La seconde partie de la conférence fait intervenir les opérateurs économiques du transport maritime. La première table ronde permettra à trois acteurs clés du transport pétrolier (armements, courtier, bureau de certification) d'exposer leur vision des règles de sécurité maritime et les particularités de leurs applications. La seconde table ronde aura pour sujet la sûreté portuaire, du point de vue des trafics de marchandises (port, chargeur logisticien) et de passagers (armement ferry). L'ensemble des intervenants de l'après-midi devra notamment exposer comment pèsent techniquement et financièrement les exigences de sécurité et de sûreté mais aussi les avantages économiques à terme que peuvent représenter l'assainissement de certaines pratiques maritimes dans un contexte concurrentiel garanti.

Paul TOURRET
Directeur de l'ISEMAR

SÛRETE ET SECURITE

QUELS ENJEUX ECONOMIQUES POUR LES INDUSTRIES MARITIMES ?

SOMMAIRE

Mots de bienvenue

- Par M. Jacques DANIEL, Vice Président de la Communauté Urbaine de Nantes p.2
- Par M. Frank LANG, Président de l'ISEMAR p.4

Une évolution des exigences en matière de sûreté de sécurité

Risques maritimes : une prise de conscience collective

- Par M. Edouard LANDRAIN, Député p.6
- Par M. Bernard POIGNANT, Député européen p.8

Apports du retour d'expérience pour la sécurité

- Par le Cpt Simon HARWOOD, Deputy Chief Inspector (MAIB-Royaume Uni) p.10
- Par M. Georges TOURRET A.G (cr) A.M, Président de l'Institut Maritime de Prévention p.14

Les nouvelles règles européennes et mondiales

- Par M. Jacob TERLING, Senoir project officer, Agence européenne de Sécurité Maritime p.19
- Par le Cpt Alexander JACXSENS, European Sea Ports Organisation, port de Gand p.22
- Par M. Laurent GALY, Professeur, ENMM p.24
- Par M. Yann ALIX, Innovation Maritime, Canada p.27

Les acteurs de la chaîne de transport : les bénéficiaires

Sécurité maritime

- Par le Cdt Jacques MOIZAN, Directeur Général, Euronav p.29
- Par M. Philippe BOISSON, Directeur de la communication, Bureau Véritas Marine p.33
- Par M. Olivier CARAGE, Courtier associé, BRS p.37

Sûreté maritime

- Par M. Bernard COLOBY, Directeur de l'exploitation, Port Autonome du Havre p.39
- Par Mme Florence QUENTIN, Déléguée, TLF p.42
- Par M. Eude RIBLIER, Président du Directoire de SeaFrance p.44

Documents projetés par les intervenants p.47

Monsieur Jacques DANIEL
Vice Président
Nantes Métropole – Communauté Urbaine

Allocution d'accueil

Messieurs les députés,
Messieurs les présidents,
Mesdames et Messieurs,

Au nom du président de Nantes Métropole je vous souhaite la bienvenue à Nantes aujourd'hui et j'ai le plaisir de vous accueillir à la Cité des Congrès de Nantes pour ce colloque international consacré à l'impact des nouvelles mesures de sécurité et de sûreté sur les entreprises du transport maritime.

Nantes Métropole est un des partenaires de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime. Je tiens à remercier tout particulièrement son président, Frank LANG, pour l'organisation de cette manifestation internationale.

Vous comprendrez que je profite de votre présence pour dresser un rapide tour d'horizon des activités maritimes de la Métropole Nantes Saint-Nazaire.

Bien sûr, on pense tout de suite aux Chantiers de l'Atlantique, qui viennent de construire le *Queen Mary 2*, le plus grand paquebot du monde.

Ce savoir-faire exceptionnel s'accompagne de celui d'autres constructeurs, et de nombreuses autres entreprises d'électronique, de mécanique, de motorisation, d'ingénierie, d'agencements ou autres.

A cela s'ajoute l'activité croissante du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, premier port français de la façade atlantique, ainsi que la construction de bateaux de plaisance qui fait de notre estuaire la plus importante région européenne en la matière.

Je voudrais aussi souligner l'importance et la qualité des travaux des établissements d'enseignement supérieur de l'université de Nantes, de l'Institut de recherche de la construction navale, de l'IUT des sciences et génie des matériaux, de l'Ecole centrale, de l'Ecole nationale de la marine marchande. Tous ces établissements et plusieurs autres font de notre cité un pôle de référence en économie maritime.

L'ensemble de ces éléments justifiait pleinement la candidature de la Métropole Nantes Saint-Nazaire à l'accueil de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime qui sera localisée à Lisbonne.

Nous mettrons bien évidemment notre savoir faire et notre dynamisme reconnus au service de cette agence.

Je voudrais également profiter de cette occasion pour mettre en avant l'intérêt porté par Nantes Métropole aux problématiques de sécurité et de sûreté maritimes partagées je le sais par l'ensemble des acteurs de la place portuaire et souligner l'intérêt que nous portons à la réflexion en cours au niveau européen et national sur le développement du projet d'une autoroute de la Mer entre Nantes et Bilbao.

Je voudrais, en achevant mon propos, vous souhaiter deux choses. D'abord, un plein succès de vos travaux pour faire progresser les réflexions sur ces questions de sécurité et de sûreté maritimes.

Ensuite, un excellent séjour dans cette métropole et dans cette ville qui, pour la deuxième année consécutive, vient d'être désignée par un grand hebdomadaire national comme la ville dans laquelle on vit le mieux en France.

Vous n'aurez malheureusement pas le temps de visiter notre cité de fond en comble. D'autant que si elle est pleine de charmes, il lui arrive d'en dissimuler un certain nombre, comme pour mieux récompenser la curiosité des visiteurs.

Cela constitue une raison pour revenir nous voir. Vous serez toujours accueillis ici comme des amis.

Bons travaux et bon séjour à Nantes !

Monsieur Frank LANG
Président
ISEMAR

Allocution d'accueil

Mesdames, Messieurs,

Je vous souhaite la bienvenue à Nantes.

Comme vous le constaterez, l'ISEMAR ancré, à l'année, à Saint-Nazaire, s'est transporté, à Nantes, pour toute la journée.

Il n'y a en fait que quelques coups de rames entre l'ISEMAR et cette très agréable Cité des Congrès en empruntant la Loire, située à quelques mètres d'ici. Mais, dans cette métropole et cette région, les distances n'existent pas pour se réunir et se mobiliser quand il s'agit d'aborder les questions maritimes et portuaires, en particulier la sécurité et la sûreté, thèmes de cette conférence.

Il n'est pas besoin de rappeler les accidents maritimes de l'Erika ou du Prestige qui restent encore très vifs dans les esprits et plus récemment les disparitions de plusieurs bateaux de pêches suite à des collisions.

Avant de soulever quelques questions dans le cadre de la conférence d'aujourd'hui, je souhaiterais rappeler ce qu'est l'ISEMAR.

L'ISEMAR est un centre d'études en économie maritime créé par :

- la Ville de Saint-Nazaire, aujourd'hui la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire ;
- Nantes-Métropole ;
- les Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes et de Saint-Nazaire
- l'Union Maritime du Port de Nantes / Saint-Nazaire ;

Ses objectifs sont triples :

- sensibiliser aux enjeux de l'économie maritime ;
- réaliser des études ;
- participer au développement d'un pôle de recherche et de formation en association avec l'Université de Nantes ;

L'ISEMAR s'intègre à un réseau de partenariats universitaires, scientifiques et professionnels sur le plan national et international.

L'ISEMAR a décidé aujourd'hui d'aborder les questions de sécurité et de sûreté. Ces questions nous interpellent à de multiples niveaux :

Tout d'abord au niveau de notre territoire

Ainsi, en matière de sécurité, il convient de préserver notre territoire face aux agressions et aux atteintes qu'il peut subir lors de catastrophes maritimes (Erika, Prestige).

La préservation d'un cadre de vie est une préoccupation de plus en plus exprimée par la société. Elle constitue également un élément d'attractivité sur le plan économique, notamment pour toutes les activités tertiaires ou à haute valeur ajoutée.

En matière de sûreté, la protection face aux risques terroristes est une donnée plus nouvelle avec laquelle il va falloir composer de plus en plus.

Il y a ensuite des questions sur la façon de travailler

La sécurité et la sûreté ne se décrètent pas. Leur amélioration repose sur une participation des hommes ainsi que sur une association et une responsabilisation des personnels.

Il est par conséquent nécessaire de réfléchir à des actions de formation et de sensibilisation des personnels, à l'évolution des compétences dans la maîtrise d'outils ou de techniques de plus en plus sophistiquées, à travers des investissements dans des moyens de protection et des organisations du travail adaptées.

La dimension économique des mesures de sécurité et sûreté doit bien entendu être intégrée

Si les entreprises partagent les préoccupations de sécurité et de sûreté, elles expriment aussi le souhait qu'une lisibilité leur soit assurée dans la planification de leurs investissements. Elles vivent mal que du jour au lendemain, dans l'urgence des événements ou des passions, le cadre de leur activité (les règles du jeu) soit remis en cause.

L'absence de distorsion de concurrence entre pays auxquels les mêmes contraintes ne s'imposeraient pas ainsi que l'absence d'entraves à la circulation des marchandises constituent d'autres préoccupations.

Dans ce domaine, il est clair que nos entreprises s'inscrivent aujourd'hui dans une logique de rupture et de « mieux disant » par rapport à des entreprises de « complaisance » dont nous savons sous quels pavillons elles naviguent.

Il faut inscrire également la réflexion autour des questions liées à l'innovation et à la recherche :

Comme vous le savez, notre région réunit de nombreuses compétences autour de la mer : l'Université constituée autour du pôle Mer et Littoral, des laboratoires au sein de l'Ecole Centrale, de Polytech' Nantes, de l'Ecole de la Marine Marchande, des instituts de recherche, IFREMER ou des laboratoires du CNRS.

Nos industries locales, liées à la construction navale, se sont engagées aussi dans l'étude de prototypes de navires.

La mise au point de techniques, la réflexion sur les méthodes de gestion des risques permettent de rendre les dispositifs de sécurité et sûreté plus efficaces.

L'ensemble de ces thèmes sera abordé au cours de la journée qui sera animée par les exposés d'expériences ou d'analyses de professionnels et qui sera nourri de vos questions.

Je vous souhaite une bonne journée.

Monsieur Edouard LANDRAIN
Député
Assemblée Nationale

J'ai été scandalisé par ce que j'ai pu voir. Après le *Torrey Canyon*, l'*Amoco Cadiz*, l'*Erika*, le *Prestige*, la dose était vraiment complète. J'ai suggéré que l'Assemblée Nationale s'honore d'une commission d'enquête pour voir ce qui n'avait pas marché, ce qu'il faudrait faire. Cette commission a travaillé pendant 6 mois. Christophe PRIOU, député maire du Croisic a été le rapporteur de ce travail mené auprès de nombreux interlocuteurs nationaux et européens.

Le titre du rapport est très évocateur : « De l'*Erika* au *Prestige*, la mer de tous les vices ».

Nous avons dénombré un certain nombre de vices dans le comportement des gens de la mer : les bateaux, leurs états, leur vieillissement, leur manque de contrôle, la façon anarchique de dégazer et déballaster.

Les politiques étaient habitués à tout cela. Puis il y a eu cette prise de conscience de l'environnement. Le spectacle d'un cormoran englué dans le pétrole a eu une importance. Notre génération mais aussi enfants et petits enfants se sont rendus compte des menaces sur la planète, la vie et la façon de vivre. On s'en rendait compte mais la prise de conscience n'était liée qu'à la proximité des désordres. Il y avait eu des accidents en méditerranée, sur les côtes portugaises mais c'était ailleurs.

Cette commission s'est mise en place après s'être étonnée qu'il n'y ait pas de commission au niveau européen. On s'est vite rendu compte qu'on pouvait avoir les meilleures attentions du monde, si les moyens que l'on devait se donner n'étaient pas européens voire mondiaux demain.

En rencontrant nos interlocuteurs, on s'est rendu compte de la volonté de chacun de résoudre les problèmes maritimes mais qu'il y avait des contraintes qui ne nous appartenaient pas. Les américains imposaient ces contraintes. A la suite de l'*Exxon Valdez*, les américains ont imposé des navires doubles coques. Pourtant en rencontrant les professionnels, il n'était pas indiqué que ces navires étaient les plus adaptés : difficulté de déséchouage de bateaux, des gaz de suintement des pétroles peuvent exister malgré les systèmes d'aération. A côté, il y a eu des expériences comme le *Limburg* où la coque déchirée par des attentats, a résisté et le bateau n'a pas sombré. On a vu un autre navire où la cuve intérieure a explosé au cours du nettoyage et le bateau n'a pas coulé. On a été surpris des obligations imposées par les américains. On s'est rendu compte que l'intérêt principal de la mesure était le renouvellement de la flotte, de préférence sous pavillon français.

Ensuite, on s'est étonné du manque de rigueur dans la circulation maritime. Dans la zone atlantique, on se rend compte des centaines de bateaux en transit de façon plus ou moins anarchique malgré les routes autorisées mais sans suivi particulier satellitaire, les radars français étaient obsolètes, les systèmes de surveillance dans les ports – les contrôles – n'étaient pas systématiques - cela s'est résolu depuis. On s'est rendu compte aussi qu'en cas d'accidents, on était désorienté parce que les zones de responsabilité n'étaient pas si bien définies et qu'il y avait des zones d'incertitude. Les remorqueurs de grande puissance existaient mais il en fallait d'autres. Le niveau des pays étrangers – en particulier l'Espagne – n'était pas à la hauteur des accidents, en particulier en matière d'équipements. Sur la pollution, il n'y a pas de navires dépollueurs de qualité. Saint-Nazaire a fait des propositions pour qu'il y ait des navires en intervention rapide pour « écrémer » la pollution.

Ces éléments nous ont incité à formuler d'autres propositions qui pour certaines d'entre elles ont été mises en œuvre rapidement. D'autres zones maritimes ont bénéficié de ces enseignements après avoir constaté l'absence totale de responsabilité dans le contrôle des trafics maritimes.

Je vous donne une ambiance des politiques. La prise de conscience politique est parfaitement intégrée. Dominique BUSSEAU le dit et le fait. Des remorqueurs de grande puissance sont commandés. Les radars sur la Manche et l'Atlantique seront changés. Les systèmes satellites se mettent en place. Le système anglais de ports refuges est étudié.

La prise de conscience est là. Elle aurait pu avoir lieu beaucoup plus tôt. Elle ne peut pas être seulement hexagonale mais aussi européenne. Quelle que soit la nationalité, il faut appréhender la question de façon collective, que les moyens soient collectifs, notamment en raison de leur caractère sophistiqué et de l'imbrication des pays. Il faut désormais se donner les moyens. Les politiques ont un rôle à jouer.

Il n'y a plus qu'un seul souhait comme disent les Bretons et les Portugais, plus jamais ça, parce que c'est ignoble, hideux et qu'il faut tout faire pour que la raison et la confiance reviennent.

Monsieur Bernard POIGNANT
Député
Parlement Européen

Le Parlement européen a vécu une mandature sécurité maritime. L'événement – *Erika, Prestige* – a créé cette présence forte de la question maritime dans le Parlement. En la matière, le Parlement est un vrai législateur. Il ne l'est pas sur tout domaine, où il est parfois en consultation ou en avis. Là, il est en législateur avec le conseil des ministres. Les textes issus de la Commission sont le fruit d'un compromis toujours insatisfaisant.

Dans le Parlement à 15 et demain à 25, les situations et les intérêts ne sont pas les mêmes. Certains pays sont très exposés par leur façade. D'autres sont des îles. Certains n'ont pas de littoral. Certains sont des pays à densité d'armateurs, de courtiers ou d'assureurs. La tension à l'intention vous la retrouvez à l'intérieur du Parlement européen et des groupes politiques qui le composent.

On a été habité par cette conviction que l'Europe n'est pas le problème mais la solution. La population s'est tournée spontanément vers l'Europe et les Etats en disant « qu'est ce qu'ils foutent ! ».

L'objectif est la sécurité des hommes d'abord. Quand il y a un pépin, quel qu'il soit, il faut sauver les hommes à bord. Il ne faut jamais perdre de vue que la vie des hommes est la priorité en matière de législation maritime.

La question de la pollution est l'objet de la part de la population d'une pression très forte sur les parlementaires. Elle est un aiguillon considérable accentué par les médias. Aujourd'hui à la différence de *l'Amoco Cadiz*, encore plus du *Torrey Canyon*, voire du *Tanio*, il y avait moins cette pression de l'image qui est une force que l'on connaît et vit. Le zoom sur le cormoran ou la boulette de fuel sur la plage qui incarne les vacances arrive dans des millions de foyers tout d'un coup. Jamais, on n'échappera à cette formidable pression parfois exagérée mais parfois utile pour pousser à des législations.

Au delà des textes qui existent maintenant en quantité, il faut des bateaux sûrs et des hommes biens formés. Un bateau vieux et mal entretenu avec des marins mal payés et sans temps de repos est risqué de plus d'accidents.

En même temps, il y a dans les populations, des inquiétudes liées à l'élargissement de l'Europe et au monde qui va faire rentrer des pays qui inquiètent comme Malte et Chypre en particulier même s'ils ont beaucoup progressé. Ils ont une mauvaise réputation de pavillon de complaisance. En même temps, vont arriver des pays comme la Bulgarie voire la Turquie qui n'ont pas de bonne réputation en matière de flotte. La première liste noire publiée par l'Europe identifie une centaine de bateaux turcs. Cette inquiétude est présente et évoquée régulièrement.

Il y a ensuite le monde. L'existence de pavillons de complaisance des Panama, Iles Caïmans, Bahamas, Saint-Vincent – les Grenadines suscite des doutes sur ce que les politiques font et renforcent les exigences de la société civile. Pour les élus, qui sont une caisse de résonance des populations, il y a la facette du doute et de l'inquiétude.

Nous n'avancons qu'à coup de crise.

Toujours. Une analyse menée sur le siècle montre que la législation a commencé avec le « *Titanic* ». On a alors décidé de mettre à bord des gilets de sauvetage et de définir une place par canot. La convention de 1914, non appliquée à cause de la guerre, a été adoptée. Le *Torrey Canyon* de 1967 a débouché sur le

FIPOL de 1971. *L'Amoco Cadiz* de 1978 a débouché sur le rail d'Ouessant et les Abeilles Flandres et même a démarré la législation européenne. On connaît presque par cœur les conséquences de *l'Erika* et du *Prestige* : Erika 1, 2, accélération des paquets après le *Prestige*, nouvelles sanctions pénales, navire dépollueur, etc.

C'est une mécanique liée au situation de crise. Le maintien de pétrole dans les soutes des navires échoués est un levier utilisé pour intervenir dans le Parlement. La crise du *Prestige* est durable et est un aiguillon pour l'élaboration du Paquet Erika III qui est annoncé.

Le Parlement européen a mis en place une commission temporaire à la suite de l'affaire du *Prestige* et des responsabilités des Etats : qui a donné l'ordre au capitaine du *Prestige* de s'éloigner en haute mer pour couler le bateau par les fonds alors que le Capitaine du navire souhaitait se rapprocher de la côte. Elle a donné lieu à une vive polémique politique au sein du Parlement européen. Le Parlement a une spécificité qui est qu'il vit en son sein régulièrement des élections dans tous les pays. Il y a toujours un pays sous pression électorale. L'élection nationale espagnole a été introduite dans le Parlement européen. D'où le refus d'une commission d'enquête et sa transposition en commission temporaire à la recherche de responsabilité. La population demande en permanence : « qui est responsable voire coupable ».

Je vous ai donné des « flashes » de sensibilité sans responsabilité dans le détail des textes. On se sera doté d'un certain nombre d'outils pour l'avenir. Il faut maintenant les porter à l'OMI et poursuivre le travail d'information sur les conditions de travail dans le monde maritime, par exemple, les conditions d'insécurité sociale de la démolition des navires au Bangladesh. Tout cela, il faut continuer à en parler.

Captain Simon Harwood ExC FNI
UK Deputy Chief Inspector of Marine Accidents
The United Kingdom Marine Accident Investigation Branch (MAIB)

Mon nom est Simon Harwood. Je suis le Directeur des Inspections au Bureau Enquête Accident (MAIB) au Royaume Uni, un poste occupé depuis 1994. Après avoir passé 27 ans en mer, 12 ans comme commandant, j'ai rejoint la Direction Maritime du Royaume Uni en 1985.

Je vais m'attarder sur 2 points particuliers ce matin. Le premier est de vous présenter une vue du MAIB, son rôle et ses objectifs. Le MAIB est une organisation en constante évolution. Nous pensons que nous sommes parmi les organisations les plus pro actives en matière de prévention des accidents en Europe, si ce n'est dans le monde, dans la façon dont nous menons les enquêtes et en matière d'avancées technologiques. Par exemple, notre organisation fait retracer les itinéraires des bateaux (Voyage Data Recorder playback).

Dans la seconde partie de mon intervention, je soulignerai mes vues personnelles sur la façon dont on peut améliorer les enquêtes en matière d'accidents maritimes parmi les Etats membres.

Premièrement, faisons un point. Aujourd'hui, la réglementation fixant les exigences en matière d'enquêtes d'accidents maritimes est dispersée dans une série d'actes et de directives. Sur le plan international, nous avons la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS), SOLAS et le code OMI. Un certain nombre de Directives européennes nécessite aussi que les accidents maritimes soient étudiés. Inévitablement, avec une telle série de sources, la mise en œuvre effective des enquêtes varie énormément d'un Etat à un autre. Certains vont entièrement consacrer leurs moyens à conduire des enquêtes uniquement pour condamner les « coupables ». D'autres vont juste mettre en œuvre les moyens d'enquêtes de base et peuvent être influencés par des intérêts extérieurs, ou se restreindre à publier les résultats de leur enquête. Une troisième série va mener des enquêtes en utilisant une série de consultants. Tous vont produire des rapports qui vont rarement inclure une réelle analyse approfondie des causes sous jacentes des facteurs humains impliqués. Avec quelques exceptions, ces enquêtes ne feront pas ou seront une petite contribution à l'amélioration de la sûreté en mer, effleurant la surface de la réalité et les accidents qui peuvent être prévenus, se reproduisent parce que des leçons simples n'ont pas été apprises.

Une poignée d'Etats, a, cependant, des bureaux enquêtes accidents maritimes totalement indépendants. Ces enquêteurs passent des semaines et même des mois à essayer d'établir ce qui s'est passé et pourquoi. Ils le font avec un seul objectif de déterminer les causes pour prévenir des accidents similaires dans le futur. Les enquêtes débouchent sur des rapports publiés qui incluent des recommandations sur la sécurité faites aux personnes et aux organisations les mieux placées pour les mettre en place. Je crois que le résultat de ces enquêtes et rapports contribue beaucoup à améliorer la sécurité en mer. C'est le modèle auquel nous adhérons fortement au Royaume Uni.

En recherchant à améliorer la sécurité en mer, le MAIB du Royaume Uni:

- Mène des enquêtes pour déterminer les causes et les circonstances des accidents ;
- Formule des recommandations pour réduire la potentialité de reproduire des causes et circonstances identiques à l'avenir;
- Améliore la sensibilisation sur la façon dont les accidents se produisent à travers des initiatives à l'attention des marins et des organisations qui encouragent une exploitation plus sûre et optimale des navires ;

- Améliore la coopération nationale, en conformité avec le code OMI, et internationale dans les enquêtes accident maritime ;
- Ne vise pas l'identification de responsabilité, et dans la mesure du possible en respectant ses objectifs, essaie d'éviter de formuler des condamnations.

C'est l'effort fait pour éviter de créer une culture de la condamnation, couplé au fait que le MAIB n'est pas fait pour poursuivre ou appliquer les lois, ce qui permet au Bureau de remplir ses objectifs. En tant que Bureau, nous nous efforçons de défendre notre indépendance des services réglementaires et d'inspection. En termes pratiques, cela signifie que lorsque nos inspecteurs interrogent les témoins et prennent notes des preuves, nous pouvons assurer les commandants de bord et les marins, opérateurs et armateurs, que notre rôle n'est pas d'engager des poursuites mais de découvrir les causes de l'accident et les déficiences en matière de sûreté, et de promouvoir des enseignements en matière de sûreté. Inévitablement, les personnes sont plus ouvertes dans un scénario où ils ne craignent pas de répercussions. Notre indépendance est sacro-sainte, pas seulement dégagée des limites de poursuite en justice mais aussi dégagée d'interférence par des intérêts impliqués. Nous maintenons même une distance à bout de bras du Gouvernement lui-même.

Ceci dit, le responsable du Bureau, l'Inspecteur Chef des Accidents Maritimes, rapporte directement au Secrétaire d'Etat aux Transports. En ce qui concerne la structure d'organisation du Bureau, l'Inspecteur Chef est chargé du budget du Bureau, avec l'unique responsabilité de s'assurer que les activités du Bureau sont conduites dans le cadre du budget annuel. Le budget 2003/2004 était de 2,5 millions de £ivres.

L'Inspecteur Chef apporte aussi la vision stratégique du Bureau : où nous sommes maintenant et où nous voulons aller à court ou long terme. Il a un Chef Inspecteur adjoint qui est responsable de l'activité quotidienne du Bureau, en particulier de la conduite des inspections et de la supervision des fonctions administratives.

Les enquêtes sont conduites par des équipes multidisciplinaires d'inspecteurs. Nous avons 4 équipes, chacune conduite par un inspecteur principal et comprenant trois inspecteurs et une équipe administrative. Les inspecteurs sont originaires de disciplines nautiques, de la pêche, de l'ingénierie marine et de l'architecture navale. L'inspecteur principal n'ira pas nécessairement sur le lieu de l'accident mais va agir comme superviseur, s'assurant que les ressources sont correctement gérées et que l'enquête est menée correctement jusqu'à des conclusions satisfaisantes. Cela signifie que chaque inspecteur principal est responsable d'avoir une vue stratégique pour conduire son équipe d'inspecteurs.

Nos équipes d'inspecteurs sont d'astreinte 24/24h par rotation, de sorte que nous pouvons répondre aux accidents très rapidement, nous déployer sur un site, si nécessaire, dans les minutes où un rapport est reçu. La rapidité de la réponse nous offre une plus grande chance de s'assurer que les preuves vitales sont découvertes et détenues. Cela facilite grandement nos enquêtes que d'avoir une compréhension anticipée de ce qui s'est passée.

Le Bureau a aussi une section administrative dont le responsable est chargé de gérer « le cœur de l'activité » du MAIB. Il gère le personnel responsable des finances et des achats, les déplacements et frais de mission des inspecteurs et les technologies de l'information et de communication. Il supervise le travail de la section qui produit quasiment toutes nos publications imprimées et les rend disponible sur internet www.maib.gov.uk. Enfin, nous avons un responsable de base de données chargé de collecter toutes les informations que nous recevons sur les accidents et de les traiter. Depuis sa création en 1991, la base de données s'est révélée comme un outil d'une grande valeur pour comprendre les tendances sur les accidents et pour analyser des points de sûreté en particulier. La base de données a été conçue pour

permettre aux enquêteurs de saisir tous les aspects relatifs aux accidents maritimes de façon aisée et exacte, de satisfaire les règles d'inspection internationales et de fournir des informations pertinentes pour la gestion interne du MAIB. Nous affinons la base de données de façon continue, examinons les moyens par lesquels nous pouvons être encore plus efficaces à saisir les bonnes données et saisir les bonnes informations.

Je voulais dire un mot au sujet de l'organisation du MAIB et de son activité réelle. En effet, le MAIB distingue 3 types d'enquêtes : les enquêtes administratives, les examens préliminaires, et l'enquête approfondie.

Dans certains cas, typiquement les plus mineurs, l'enquête de l'armateur ou de l'officier de bord sera suffisante et le MAIB acceptera leur rapport. Néanmoins, la plupart du temps, le Bureau va mener sa propre enquête administrative par courrier et téléphone pour obtenir des détails supplémentaires sur l'accident. Notre réglementation exige que les armateurs, officiers de bord et toutes personnes ou organisations concernées fournissent des informations complémentaires lorsqu'elles sont demandées.

A la différence d'une enquête administrative, quand une enquête préliminaire est conduite, une équipe, en général, de 2 inspecteurs est déployée sur le site de l'accident. Une enquête préliminaire cherche à établir les causes et les circonstances de l'accident. Au début de cette présentation, j'étais critique des Etats peu regardants avec tout ce que cela signifie, pour mener des enquêtes. Mais je sais que des enquêtes approfondies exigent des ressources, peuvent être coûteuses et sont extrêmement consommatrices en temps. Pour ces raisons, le MAIB mène des enquêtes préliminaires pour établir si des enquêtes approfondies sont nécessaires. Nous avons créé une procédure détaillée « maison » pour déterminer si une enquête préliminaire mérite d'être prolongée en enquête approfondie. En simples termes, si les recommandations sûreté découlant d'une enquête préliminaire concernent exclusivement le navire ou l'officier de bord, nous ne procéderons probablement pas à une enquête approfondie. Mais, lorsqu'il est apparent que les recommandations auront une retombée sur le monde maritime sur le plan national et même international, alors une enquête approfondie est conduite. Une enquête approfondie aboutit toujours à la publication d'un rapport, que nous essayons de produire dans un délai de 6 mois après la date de l'accident.

Les enquêtes accidents ne répondront pas seules à l'objectif ultime d'améliorer la sûreté de la vie en mer. Des recommandations effectives et ciblées sont absolument indispensables. Depuis la formation du MAIB en 1989, le Bureau a formulé plus de 2000 recommandations à différents interlocuteurs et organisations. Les leçons que l'on tire de ses recommandations, touchant une audience aussi large que possible, sont utiles pour améliorer la sûreté et les efforts en mer. A nouveau, nous ne dormons pas sur nos lauriers ici. Il est de notre intention de devenir plus pro actif en assurant le suivi des progrès de mise en œuvre de nos recommandations. Nous avons l'intention de publier l'état de nos recommandations dans un rapport spécial chaque année. Heureusement, cela participera à envoyer le bon message au monde maritime – que les recommandations du MAIB doivent être reçues sérieusement et lorsque cela est nécessaire doivent être appliquées.

Le Bureau publie également une collection de petits rapports sur les accidents, les leçons à en tirer, sous forme de synthèse. Les « synthèses sûreté » sont conçues pour être facilement lues et destinées aux marins, pêcheurs et marins de plaisance. Chaque année, près de 24 000 « synthèses sûreté » sont envoyées gratuitement à travers le monde. Comme nos rapports d'enquête, ces synthèses sont disponibles sur internet. Nos efforts de distribution soulignent notre engagement à diffuser les enseignements en matière de sûreté d'une façon aussi vaste que possible.

Ayant couvert le rôle et l'objectif du MAIB, vous comprendrez que je suis passionné par le fait qu'une organisation indépendante d'enquête accident a un rôle important à jouer en matière d'amélioration de la sûreté. Je vais dans un mois à la retraite comme Inspecteur Chef adjoint et je voudrais partager ma vision personnelle sur comment je vois les Etats membres européens progresser. Je dois insister sur le fait que c'est un point de vue personnel qui ne représente pas une position officielle du Gouvernement du Royaume Uni.

Chaque Etat membre devrait:

- Créer une organisation indépendante d'enquête sur les accidents maritimes,
- Coopérer totalement avec d'autres Etats membres significativement intéressés ;
- Maintenir une base de données complète sur les accidents maritimes répertoriés ;
- Publier des rapports sur les enquêtes relatives aux accidents maritimes dans un délai le plus court possible ;
- Suivre les progrès et la mise en œuvre des recommandations en matière de sûreté ;
- Initier un régime propre de formation pour ses inspecteurs.

Pour certains Etats membres, cela nécessitera un travail conséquent. Mais je pense que le résultat en vaut le coup pour l'amélioration de la sécurité maritime en Europe.

Ce dont le monde des enquêtes accidents maritimes manque, c'est la coopération et le partage d'informations entre les Etats. Il est vrai que nous avons le code OMI de 1997 sur les enquêtes sur les incidents et accidents maritimes. Mais le Code n'est pas légalement contraignant. Il « invite » et « demande » et, finalement, il n'a qu'une incidence limitée, certains Etats membres de l'Europe le respectent, d'autres sont plus sélectifs. Je suis d'accord, néanmoins, qu'avoir ce Code est mieux que ne pas en avoir du tout.

J'admets que mener des enquêtes accidents et aboutir à des conclusions pertinentes est un exercice coûteux en ressource. Néanmoins, cela ne devrait pas signifier que la sûreté est compromise. Là, nous devons tirer des comparaisons avec l'industrie de l'aviation où la sûreté, quelque soit le coût, est primordiale. Et c'est peut être l'industrie aéronautique que nous devons prendre pour exemple pour aboutir à un Code effectif, en particulier l'annexe 13 de la Convention de Chicago, une Convention de l'OACI qui a résisté au temps depuis plus de 50 ans.

Qui sait, peut être que la nouvelle Agence Européenne de Sécurité Maritime pourra y contribuer en ce sens ?

Merci.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Monsieur Georges TOURRET
Administrateur général des affaires maritimes
Président de l'Institut maritime de prévention

Parmi mes fonctions antérieures, j'ai notamment été commissaire aux transports maritimes et directeur du BEAmer, ainsi mon expérience en matière de sécurité est relativement ancienne. Je me permets de vous rappeler en quelques mots ce qu'est le BEAmer.

C'est l'organisme français compétent pour les enquêtes techniques. Il agit en toute indépendance, conformément aux lois françaises et aux normes européennes et internationales reconnues (Loi du 3/01/03 et Rés. A849/20 de l'OMI).

Il a pour mission de rechercher les circonstances et les causes des événements de mer pour en déduire des propositions pour l'amélioration de la sécurité maritime en dehors de toute détermination ni attribution de responsabilité civile et encore moins pénale.

Institut Maritime de Prévention : présentation et missions

Les membres de l'association IMP sont les services d'État en charge de la sécurité sociale des gens de mer, les syndicats professionnels de ces derniers, les organisations d'armateurs à la pêche et au commerce, ainsi que des personnalités reconnues en matière de sécurité de la navigation.

L'IMP recense et analyse les accidents du travail et maladies professionnelles à bord des navires français en vue de repérer ceux qui par leur importance et leur récurrence méritent que des propositions soient formulées en matière de configuration, d'équipement et de procédures pour en réduire la survenance et/ou en limiter les conséquences.

L'IMP développe aussi des analyses *a priori* par examen à bord des navires de pêche et de commerce, en dehors de tout contexte accidentel, des configurations, des équipements et des comportements en vue de repérer ceux qui sont potentiellement dangereux et qui pourraient être rectifiés et, là aussi, de formuler à la suite de ces analyses des propositions permettant d'empêcher la survenance de tels événements (prévention) ou d'en limiter la portée (protection).

Il diffuse les résultats de ses analyses par une communication professionnelle et des actions de formation initiale ou continue.

Problématiques : La démarche inductive est raisonnée dépourvue d'émotivité et peut apparaître décalée et dont les délais de mise en œuvre sont trop souvent excessifs, et le contrôle aléatoire, ce qui en réduit souvent la portée.

La démarche déductive survenant après l'accident bénéficie de l'émotivité qu'il engendre avec, pour inconvénient la nécessité pour les événements les plus graves de formuler dans l'urgence des solutions qui si elles s'inscrivent en dehors d'un contexte professionnel d'enquêtes techniques peuvent être approximatives voire inadéquates. Ces enquêtes techniques sont systématiques dans les pays maritimes responsables. Dans les autres, induction et déduction doivent avoir un rapport dialectique, l'une prépare l'autre.

Le coût d'une démarche inductive

La démarche inductive vise à l'exhaustivité. Le monde en général et la mer en particulier ont toujours été considérés comme dangereux (risques naturels ou non). Se prémunir contre ces dangers est nécessaire et paraît maintenant possible. Dire que le risque zéro n'existe pas revient à dire qu'on peut et qu'on doit s'en rapprocher.

Dans le domaine maritime, ceci s'est traduit par le code ISM, les plans de sûreté pour les navires comme pour les ports maritimes, mais aussi le « document unique » prévu par la réglementation française en matière de prévention des accidents du travail. L'IMP a jusqu'ici développé des transpositions maritimes de ce « document unique » pour des porte-conteneurs et des thoniers océaniques. C'est une analyse du risque et des moyens de prévention possible tâche par tâche et poste de travail par poste de travail.

La démarche inductive n'est cependant pas une garantie vis-à-vis des actes illicites qui sont interactifs (dialectique de l'épée et du bouclier), mais aussi par rapport aux technologies émergentes, et encore plus vis-à-vis des navires « désoptimisés » suite à changement d'exploitation. La démarche inductive est coûteuse.

Il faut prévenir les risques très graves même si leur degré d'occurrence est faible. Il faut aussi prévenir les risques peu graves mais dont le degré d'occurrence est fort. Entre les deux, la prévention est souvent aveugle aux risques graves à faible occurrence et sans précédents.

Risque zéro = coût infini. Que faire ? S'en tenir aux dispositions réglementaires (et dont le contrôle est très diversifié d'où distorsions de concurrence?) Il faut aller plus loin (vetting par exemple) !

Prévention n'est pas juxtaposition de mesures à compatibilité hasardeuse. C'est loin d'être toujours le cas (notamment pour les équipements de détresse). Les études sont indispensables.

La compatibilité entre mesures de sécurité et mesures de sûreté est toujours à vérifier. Et les essais parfois onéreux sont toujours nécessaires.

Quelques exemples d'incompatibilité repérés par exploitation des retours d'expérience suite à essais et/ou enquêtes techniques :

- Échappées machine et isolation des locaux techniques.
- Radeaux de sauvetage de classe I et balises de détresse.
- Combinaisons d'immersion et VHF/SMDSM portatives.
- Radeaux de sauvetage classe V et largueurs hydrostatiques.
- Vêtements de travail à flottabilité additionnelle (VFI) et vestes imperméables...

La démarche inductive est inéluctable. L'établissement de documents ISM, de plans de sûreté, de « documents uniques de prévention » est réglementaire. Pour les navires, on peut choisir une immatriculation plus « coulante ». Ceci n'est pas acceptable s'il c'est motivé par une économie sur les coûts de la sécurité et de son contrôle. L'acceptation de la norme par ceux à qui s'applique est ce qui en fait la valeur.

Si le transport pétrolier est devenu, en dépit d'incidents résiduels particulièrement graves (*ERIKA*, *PRESTIGE* par exemple) un des secteurs les plus fiables de la navigation commerciale, il le doit surtout à l'action résolue des armateurs comme des chargeurs les plus responsables (et de leurs courtiers) au travers des procédures inductives de « vetting » qui sont allés bien au-delà de ce qu'imposaient les réglementations d'États de pavillon aléatoires ou les contrôles d'États du port confrontés à une multiplication de tâches non rétribuées et dont le résultat ne bénéficie pas à leurs résidents.

On peut regretter que les autres secteurs de navigation maritime et notamment le secteur des transports de vrac à courte distance n'ait pas choisi de généraliser de telles procédures d'inspection avant affrètement.

Les conséquences économiques des démarches déductives

Les procédures de retour d'expérience sont en développement.

Les Accidents du travail maritime et les maladies professionnelles font maintenant en France l'objet d'un recensement à vocation exhaustive.

Les circonstances de l'accident, le type de navire, le genre de navigation, les paramètres individuels de l'accidenté, le siège des lésions et la nature de la blessure font l'objet d'un traitement statistique par l'IMP.

Les résultats de ces traitements et les propositions d'amélioration (des comportements du personnel, d'ergonomie et de configuration des locaux & équipements, des moyens de sécurité collectifs ou individuels) qui sont tirés de ces analyses sont adressées aux entreprises et aux professionnels concernés. Le rendement statistique concernant les ATM est encore largement améliorable.

Quelques exemples :

- Un ensemble VFI vaut de 100 à 1000 € suivant le genre de navigation retenu (simple gilet flottant ou ensemble complet avec balise individuelle).
- Une alarme de niveau d'eau d'un modèle efficace dans les conditions difficiles de la pêche maritime vaut environ 500 €. Mais rien n'interdit de se doter d'alarmes de qualité médiocre et au fonctionnement aléatoire commercialisées à moins de 15€.
- Un radeau classe V à largeur hydrostatique (à substituer aux actuels) vaut environ 500€.

Les événements de mer sont également analysés à la fois de façon individuelle et statistique.

L'analyse de chaque événement est faite conformément au « *Code OMI pour la conduite des enquêtes après accident et incident de mer.* »

Régulièrement les événements analysés font l'objet d'études génériques. Ces études génériques (abordages entre navires de pêche et navires de commerce par exemple) n'épuisent pas le sujet.

Il faut y ajouter des constats récurrents qu'il n'aurait pas été possible de mettre en évidence sans les travaux des organismes d'enquête (MAIB ou BEAmer).

Mais il faut aussi compter sur les nombreuses réactions quelquefois inadéquates qui suivent les événements les plus graves.

Quelques exemples ... parmi d'autres :

- Abordages entre navires de pêche et navires de commerce sont un peu plus souvent imputables à ces derniers.
- En Europe, les conditions d'armement des navires de commerce opérant au tramping sec à courte distance sont devenues accidentogènes (veille dégradée notamment).
- Une bonne partie des accidents graves survient peu de temps après des changements de pavillon, de propriété, d'équipage ou d'exploitation.
- Pour les navires qu'ils soient de pêche ou de commerce, les changements de vocation en cours de vie entraînent souvent des désoptimisations. Celles-ci sont accidentogènes. C'est le cas, pour des raisons réglementaires, des chalutiers, comme pour des raisons de marché des M/T préMarPol.

Les procédures de retour d'expérience sont en développement mais ont des limites. Les actes illicites de toute nature commis à l'encontre des navires marchands, des personnes qui les conduisent ou qui y sont transportées, des cargaisons qui y sont chargées et des ports qui les reçoivent, doivent également être analysés à la fois de façon individuelle et statistique. Ces analyses ne peuvent pas

cependant être conduites (compte tenu du nombre limité de cas — heureusement !) sur le seul plan maritime et doivent intégrer les observations faites sur les cibles non maritimes.

On peut enrichir les plans de sûreté à chaque événement, mais il faut veiller à la cohérence d'ensemble (cas de l' AIS par exemple) entre sûreté et sécurité.

Tout ceci a un coût qui se répercute dans les prix.

Les retours d'expérience sont confrontés à des contraintes temporelles fortes.

Plus une enquête est hâtive plus elle est approximative !

Or l'opinion, pour les cas les plus graves, demande des réponses immédiates, et l'industrie maritime doit rectifier très vite ses errements.

Plus une enquête est lente moins elle est efficiente !

C'est pourquoi les recherches en responsabilité qui sont précautionneuses ne donnent pas de réponses techniques satisfaisantes.

« ... pour nos concitoyens, le shipping est une sorte de calamité naturelle, comme la grêle ou les sauterelles et dont il convient à l'État de les prémunir en permanence et par tout moyen ... »

Ce n'est évidemment pas une opinion recevable ! Elle n'en existe pas moins et peut conduire à des mesures inadaptées, incomplètes ou encore décalées, faute de prise en considération suffisante des résultats des enquêtes techniques. Il faut faire avec.

L'incomplétude des débats en cours

- Double coques
- Contrôles par l'État du port
- Dispositifs de séparation du trafic
- Ports refuges

Doubles coques

Les M/T à double coque ont beaucoup d'avantages (ils sont nouveaux). Les enquêtes techniques conduites après les sinistres *ERIKA* ou *PRESTIGE* n'en n'ont pas recommandé la généralisation mais le *phasing out* des « M/T preMarPol » utilisés aux noirs.

Les DC sont cependant porteurs d'une sinistralité propre qui se révélera avec leur vieillissement, surtout si leur maintenance, pour des raisons économiques fait défaut.

Ce dont le secteur pétrolier, pour le prendre en exemple, a encore plus besoin que de double coques c'est d'un entretien redoublé (et d'une d'une allocation de ressource ad hoc) et du double contrôle des sociétés de classification et d'États du pavillon conséquents.

Port state controls

Les contrôles de l'État du port sont un acquis majeur des dernières décennies. Ils ont un indéniable intérêt pour les cargos.

Pour les inspections de structure des N/C, leur intérêt est restreint.

Il faut pouvoir les étendre aux *special surveys*. C'est ce qui avait été proposé par les enquêtes techniques *ERIKA* & *PRESTIGE*.

Ils n'en représentent pas moins une déséconomie externe au profit de l'État du pavillon défaillant.

Modification des dispositifs de séparation du trafic (DST)

Tout DST peut être amélioré. Il aurait été nécessaire de commencer par ceux dans lesquels les abordages sont récurrents (PdC) comme l'ont montré les enquêtes MAIB & BEAmer et non par ceux où ils sont, pour l'essentiel, potentiels et qui ont jusqu'ici donné satisfaction.

Il s'agit, là aussi d'une déséconomie externe, et les principaux utilisateurs n'en paient pas le prix. Il s'agit d'une démarche globale dans lequel tout doit suivre à la fois (radars, AIS, etc...) Un DST sans enregistrement radar est un dimanche sans soleil.

« En mer, mieux vaut montrer ses feux que de pester contre l'obscurité. »

Maître KONG

Ports refuges

C'est le sujet du moment. Le BEAmer n'a pratiquement jamais rencontré en France de problème insoluble d'accueil de navire en difficulté.

Les quelques cas évoqués sont exceptionnels et sont plus révélateurs d'une absence de structure d'arbitrage que d'équipements inaccessibles.

Il s'agit, là aussi d'une déséconomie externe, et si on n'y prend pas garde, d'une incitation à la navigation sous-norme.

Il vaut mieux, pour un navire en difficulté, demander refuge avant que le cours des choses ne soit irréversible. Demander un droit, c'est aussi et également admettre les devoirs nécessaires à sa réalisation !

Zones écologiquement sensibles

Les mers & littoraux devraient être tous également considérés comme zones sensibles, mais certaines zones sont plus égales que d'autres (Manche & GdG).

Dans ces zones, la circulation de certains navires à risque (même les bons) devrait absolument être suivie et des propositions ont été faites dans ce sens.

Ces propositions, étudiées à l'OMI, n'ont pas entièrement abouti.

On peut le regretter, mais ce qui a été fait constitue déjà un début de commencement.

Monsieur Jacob TIERLING
Directeur
Agence Européenne de Sécurité Maritime

Je suis très heureux d'avoir été invité à Nantes. Nantes aurait pu accueillir très très bien l'Agence. Il en a été décidé autrement.

Je vais vous donner une vue d'ensemble de l'Agence et de ses tâches, en la rendant opérationnelle et vous présenter mes activités au quotidien « évaluation des sociétés de classification ».

Vous avez entendu ce matin la mention des accidents comme Le Prestige, l'Erika. Cela a bien soulevé des questions dans l'ensemble des Etats membres européens. Cela a conduit à la création d'une Agence par l'ensemble des Etats pour tirer des expériences et des enseignements des accidents.

Depuis le début 2003, un directeur exécutif a été nommé et le travail a débuté.

L'AESM a 3 objectifs principaux reflétés par l'organisation mise en place : 1) assurer une mise en place adéquate de la législation. Nous voulons assurer un niveau de promotion homogène de la pollution : faciliter la mise en place des réglementations, prévenir les accidents, introduire des améliorations sur la base des expériences. 2) coopération technique entre et au sein des Etats membres. 3) les tâches opérationnelles : ces tâches n'ont pas été formellement données à l'AESM.

Nous avons beaucoup de législations : Erika 1, 2, sur les chargements /déchargement de vraquier, etc. Tout ceci prend la forme de Directives que les Etats ont la charge de mise en œuvre. La Commission doit veiller à la mise en œuvre de ces règles dans les législations nationales. Il y a un risque que ces Directives soient mises en œuvre différemment et à des vitesses différentes en Europe. Pour éviter ces différences, il faut assurer une harmonisation de ces législations. L'AESM a un rôle à jouer dans ce domaine. Notre valeur ajoutée est de réduire les écarts dont pourraient bénéficier les opérateurs pour en tirer un avantage compétitif et de traiter les navires de la même manière. Il y a un intérêt collectif des Etats membres européens de travailler en ce sens. Les attentes du grand public sont également importantes.

Comment cela fonctionne-t-il ?

L'AESM est un organisme technique qui apporte une contribution technique à la Commission : propositions de nouvelles législations, donner un travail préparatoire de bonne qualité. L'AESM n'a pas de pouvoir législatif. C'est le rôle de la Commission et du Parlement. La Commission a fait ce travail jusqu'à présent avec des consultants extérieurs. Après plusieurs années, la Commission a souhaité se doter de compétences permanentes. L'AESM va engager un processus de concertation et de dialogue avec toutes les parties concernées, les Etats membres mais aussi les industries, la recherche, etc. L'idée est que le même problème doit être traité de la même manière. L'AESM va introduire de bonnes pratiques en partageant les expériences au niveau européen.

Les priorités de travail pour 2004

Nous souhaitons développer la coopération entre les Etats membres, par exemple sur les ports de refuge. Nous souhaitons encore progresser sur le plan opérationnel. Notre effectif de 15 personnes en 2003 doit encore s'élargir. Nous devons proposer de nouveaux domaines de travail de l'AESM. Le Parlement s'exprimera sur 3 nouveaux domaines relatifs à la pollution, la formation des marins et aider la Commission dans ses obligations de contrôle en matière de sûreté.

Par exemple, un de nos domaines d'action concernera le contrôle des législations et leur application en matière de retrait des navires simple coque et du contrôle des normes et standards selon les types de navires. Cette disposition est prévue dans le cadre d'Erika 1. Toutefois, je souhaite indiquer clairement que la réglementation d'origine remonte à 1992 et a connu une accélération depuis quelques années pour retirer les navires simple coque du marché. L'AESM veillera au respect de la législation dans les Etats à travers des contrôles dans les ports et pourra coopérer avec les sociétés de classification pour améliorer l'entretien et le contrôle des navires double-coques. Comment pouvons nous mettre en œuvre des procédures d'évaluation des navires doubles coques ? L'AESM apportera sa contribution sur ces points techniques qui auront un impact.

Une Directive concerne les «équipements maritimes ». Elle inclut la mise à jour des annexes techniques, la surveillance et le test des normes et la gestion d'une base de données d'équipements agréées par l'Union Européenne et surveiller le travail du groupe des organismes notifiés. Elle appellera un travail très technique de l'AESM.

Une Directive porte sur le contrôle des sociétés de classification. L'Agence apporte une assistance aux Etats dans le cadre des contrôles par l'Etat du Port. Il y a 20 groupes de travail sur des questions techniques. L'AESM a pour tâche de préparer la liste noire des navires. La Commission décide ensuite de publier ou non la liste. L'AESM aide la Commission à évaluer l'efficacité du système de contrôle dans les ports d'Europe. Cela peut impliquer des visites dans les Etats membres, ce qui peut être délicat. Mais, en fait, il ne s'agit pas d'évaluation ou de porter des jugements mais de tirer des enseignements. Ainsi, dans quelle mesure, certains Etats peuvent apporter leur expérience en matière de formation à d'autres Etats. A travers ces mesures, nous souhaitons les contrôles les plus homogènes possibles à bord des navires.

En ce qui concerne les équipements de réception portuaire, il y a deux sortes de problèmes. La législation n'est pas encore mise en œuvre dans certains Etats. Mais ceux qui appliquent cette réglementation rencontrent aussi des problèmes. L'Agence essaie de répertorier ces problèmes et d'en tirer des enseignements.

En matière de formation, l'Agence n'est pas totalement opérationnelle mais va essayer d'identifier ce qui est fait dans les Etats membres. La nouvelle tâche sera de centraliser l'information sur les formations. Les institutions de formation sont si nombreuses qu'il y aura des tâches d'évaluation.

La Directive sur le signalement des navires

L'AESM aura pour tâche d'essayer de mener à terme le projet Safeseanet. Il s'agit d'un réseau électronique entre les administrations maritimes pour échanger des informations sur le signalement maritime. Nous essaierons de voir comment nous pouvons détecter les navires à risque avant qu'il ne soit trop tard, aux larges des côtes. D'autres domaines concernent l'amélioration des secours d'urgence.

Un autre point de la Directive sur les signalements des navires concerne les Ports de Refuge. La Directive dit que les Etats membres doivent désigner des ports de refuge avant le 5 février 2004. Or, nous sommes déjà le 4 mars 2004 et des Etats membres n'ont pas mis en application cette exigence de la Directive ou d'autres points de cette Directive. Par conséquent, c'est presque de la violation de la loi européenne. Un atelier de l'AESM travaille sur cette question, en intégrant les futurs Etats membres européens. Cette question doit être résolue de manière satisfaisante.

Les enquêtes accident

L'Agence établira une méthodologie commune d'enquête accident sur la base des expériences des pays européens les plus avancés en la matière et constituera une base de données. L'objectif n'est pas de sanctionner. Les enquêtes sur le Prestige qui sont en cours et les conclusions devraient être connues courant 2004. A partir des conclusions, il n'est pas exclu que de nouvelles Directives soient élaborées dans ce domaine.

L'AESM a également mis en place un système d'alerte pour informer la Commission. Cela concerne pour le moment les grands accidents en Europe.

L'AESM se verra probablement attribuer des tâches opérationnelles, par exemple, le traitement des pollutions. Il faut anticiper sur le fait que ces tâches pourraient être attribuées à l'AESM : quels sont les moyens disponibles ? Comment cela fonctionne-t-il en matière de pollution ? Quels sont les points faibles ? Quelles sont les lacunes ? L'AESM a établi un plan de réaction à la pollution sur le plan européen. Les investigations doivent se poursuivre. Il s'agit aujourd'hui d'un projet qui ne se veut pas concurrent des systèmes existants dans les Etats mais en renfort par rapport aux dispositifs existants. L'AESM doit prévoir des augmentations de budget pour atteindre cet objectif.

En matière de sûreté, l'approche est différente. L'AESM a pour tâche d'aider la Commission à suivre les questions de sûreté à bord des navires. Des discussions sont en cours avec la Commission.

La priorité pour 2004 est le contrôle de l'Etat du Port, l'évaluation des sociétés de classification. Sur ce dernier point, il y avait un consensus des Etats membres pour travailler sur ce point. Les sociétés pour travailler au niveau européen doivent répondre à des exigences qualitatives et quantitatives. Elles doivent être agréées par des Comités. Mais il faut une évaluation continue des performances de ces sociétés de classification. Aujourd'hui, 12 sociétés sont reconnues au niveau européen. Elles seront évaluées au moins une fois tous les 2 ans. Cela implique des moyens (2 équipes). Des points sensibles de la Directive seront vérifiés: l'indépendance, le système de qualité de la société de classification, les liens entre siège social et bureaux régionaux. L'AESM essaie de mettre au point des critères. Cela inclut aussi des visites sur les navires pour vérifier la chaîne de demande de classification et voir comment l'étude de classification est réalisée. La Directive a introduit une sorte d'artillerie : si une société ne respecte pas les critères, il y a un avertissement, voir une suspension ou un retrait les empêchant de travailler pour un pavillon européen. Toutefois, le but est d'aider les sociétés de classification à offrir le meilleur service possible car il convient d'améliorer la sécurité maritime.

L'AESM est une organisation nouvelle, pleine d'énergie qui compte faire du bon travail.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Capitaine Alexander JACXSENS
Capitaine du Port de Gand
Représentant de l'European Sea Port Organization

La sécurité est plutôt liée à la prévention de calamités et d'autres catastrophes involontaires. La sûreté, selon l'ISPS, fait référence à des actes illicites et délibérés. ISPS n'utilise jamais le mot « terrorisme ».

La sûreté et la sécurité s'opposent. Premier exemple, à Bali, l'explosion initiale s'est produite dans le dancing. La foule s'est précipitée dans la rue en créant une cohue. Dans ce cas, les plans d'évacuation ont pu poser un problème sur le plan de la sûreté. Deuxième exemple, l'attentat du Limburg le 6 octobre 2002. La plupart des C/P prévoient que le navire doit aller dans un port ou un terminal sûr où le bateau peut être à flot à tout moment. Le P&I club et ses avocats essaient de montrer que la zone, le Yémen, n'était pas sûr. Il y avait peut être des avertissements de sûreté pour la zone, les avocats l'ont prouvé. Mais cela ne signifie pas que le point d'amarrage sur la zone ne présentait pas toutes les conditions de sécurité. Il y a donc une différence entre sécurité et sûreté. Selon le code ISPS, le port doit activer son plan de sûreté au bon niveau, doit mettre un plan de limitation des dégâts et contrer les menaces pour assurer le chargement et déchargement des navires sur des quais qui restent sûrs selon les termes de C/P, même s'il y a une augmentation des risques.

Il y a 5 législations sur les ports : 1) ISPS (5 décembre 2002),
2) l'interprétation européenne du Code sous forme de réglementation supranationale (il y a 18 petites différences),
3) la législation belge,
4) la Directive sur la sûreté portuaire dite 2006 dans la mesure où elle s'appliquera à compter de 2006. Le projet final est discuté. Cette Directive nécessitera une transposition en droit national selon le sui generis de chaque pays ;
5) l'initiative de sécurisation de la chaîne de fret. Elle ressemble à l'initiative CT-PAT des USA sous format ISO. Pour l'instant, c'est une démarche volontaire.

Pour la mise en œuvre du code ISPS, les 4 ports flamands se sont mis ensemble et ont examiné 7 présentations de consultants. Un consultant britannique MUSC a été retenu. Les ports flamands ont adopté une approche commune.

Pour atteindre la date butoir du 1^{er} juillet 2004, il fallait passer à la vitesse supérieure. Nous avons pris modèle sur les Pays Bas. Nous avons acheté un logiciel conçu comme une boîte à outil et procédé à des adaptations pour la Belgique. Cette boîte à outil a été acceptée par le Gouvernement belge pour réaliser des évaluations des plans de sûreté portuaire. A travers ce logiciel, les utilisateurs peuvent procéder à des évaluations, générer des plans de sûreté. Le site web se décompose en 2 parties. Le site web ouvert a été conçu pour répondre à l'ensemble des questions sur les normes, les standards, les hauteurs des clôtures, sur l'accès des publics, sur le financement des mesures de sûreté. L'autre partie du site est sécurisée et permet de procéder à l'élaboration des plans de sûreté. A Gand, nous avons travaillé à compter du 13 janvier 2003. Le port a été scindé en 25 zones (terminal, entreprise, etc.). La réalisation des plans de sûreté a été menée jusqu'à 95% en moyenne dans chacune des zones identifiées.

Les questions de sûreté s'organisent aussi au niveau national. Au niveau fédéral, nous avons 3 organismes gouvernementaux. Le Ministère de la Mobilité et des Transports est le point focal coordinateur qui travaille en collaboration avec l'OMI à Londres, pour l'établissement des listes blanches et noires de Ports. Ces organismes vont générer un groupe d'experts qui vont conseiller, donner leurs

avis aux 4 comités locaux correspondants aux 4 ports. Les comités locaux incluent la police locale, fédérale, les douanes, la sûreté d'Etat et le Capitaine du Port. Le Président n'a pas de pouvoir particulier. Le Capitaine a un pouvoir juridique. En tant que membre de l'autorité portuaire, le Capitaine assure le suivi. Il donne des conseils indépendants au niveau fédéral à travers des équipes d'audit. A Gand, tout ce qui traite des personnes sera suivi par la Police Fédérale. Tout ce qui traite des mouvements des bateaux relèvera des personnels, et pour le fret, ce sera les douanes.

Ce groupe va utiliser la boîte à outils et répondre aux questions. Un suivi est opéré. Des questions sont étudiées. Le logiciel va générer automatiquement un plan d'actions qui sera examiné par l'autorité portuaire. Une équipe d'audit sera envoyée : « par exemple, ici, vous avez un éclairage de 5 lux, ce n'est pas bon. ». « ici, vous dites que la clôture est d'une hauteur de 2,1 m. Ce n'est pas juste ». Il y a un suivi et des vérifications.

L'ordinateur génère ensuite un plan de sûreté automatiquement qui est soumis au Comité Local qui formule des commentaires. Chaque organisme formule ses remarques. Le plan est ensuite envoyé à Bruxelles. Le point focal le transmettra à la liste blanche de l'OMI à Londres.

Comment s'organise l'ajustement des niveaux de sûreté entre la navire et le quai ?

Lorsqu'il y a une concession privée, il n'y a aucun problème. Qui est responsable en cas de passage aux niveaux de sécurité 2 et 3 ? Je désigne le manutentionnaire ou le concessionnaire du quai. En tant qu'autorité du port, je peux décider de mettre des clôtures mobiles. La facture est à la charge du concessionnaire. C'est sa responsabilité.

Sur un quai public, le quai m'appartient en tant qu'autorité portuaire. Le manutentionnaire prendra en charge les coûts s'il y a une opération de chargement / déchargement. Mais, en l'absence d'opération, que se passe-t-il lorsque le niveau de sûreté augmente. Lorsque le niveau de sûreté passe de 1 à 2 : côté terre, c'est à la charge des autorités portuaires. Si le bateau passe au niveau 2 et que le quai est niveau 1, les coûts de passage seront à la charge du bateau. L'autorité portuaire va paramétrer le quai en fonction du risque et faire supporter les coûts de mise à niveau du terminal par le navire ou restreindre l'utilisation du terminal (limité l'escale à un touché de quai sans mise en place d'équipements, de passerelles). Si sur ce quai public, le Ministère de l'Intérieur impose que le terminal passe au niveau 2 parce que des risques particuliers ont été identifiés. Le quai passe au niveau 2. Le bateau doit passer au niveau 2. L'ensemble des frais sera à la charge du Ministère.

L'ensemble de ces actions engendre des coûts. L'audit initial a été évalué à 33 000 euros, la boîte à outil a coûté 166 000 euros plus les coûts de maintenance. Il y a aussi des coûts de personnel pour travailler sur les plans de sûreté : près de 360 000 euros.

La Directive européenne de Sûreté sera examinée en mars 2004, en recherchant un accord des USA. Cette Directive est élaborée en parallèle avec les travaux en cours à l'OMI et au BIT. Des comités des autorités portuaires seront également constitués. L'ensemble du Port sera couvert par la Directive. Tout le port devra s'adapter au niveau de sûreté.

Pour la réglementation sur la sécurité de la chaîne de transport, toute la chaîne de produit devra être couverte. Il s'agira d'une démarche volontaire du type ISO. La sécurisation avant l'entrée dans le port permettra à la marchandise d'être chargée à bord du navire sans problème.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Monsieur Laurent GALY
Professeur de l'Enseignement Maritime¹
Ecole Nationale de la Marine Marchande de Nantes

Prévention des actes malveillants dans le monde maritime

Le 11 septembre 2001, nous sommes entrés en guerre contre une plaie que certains définissent déjà comme le fléau du 21^e siècle : le terrorisme. La destruction du World Trade Center a fait prendre conscience au monde entier qu'aucun pays n'était à l'abri et que tous les moyens de transport de masse pouvaient être utilisés à des fins destructrices.

A l'initiative (voire même à l'exemple) des Etats-Unis, les organisations internationales ont décidé de mettre en place une série de mesures destinées à lutter contre les actes malveillants (terrorisme, piraterie, contrebande, immigration clandestine...) dans le secteur maritime.

Le 13 décembre 2002, une conférence diplomatique s'est tenue au siège de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à Londres. Il y a été décidé de modifier la convention SOLAS. Le chapitre XI a été transformé en XI-1 [mesures pour renforcer la sécurité maritime (n° OMI, fiche synoptique)] et XI-2 [mesures pour renforcer la sûreté maritime (système d'alerte de sûreté, introduction au code ISPS..)], l'objectif étant de prévenir l'ensemble des actes malveillants pouvant se produire sur un navire et/ou dans une installation portuaire.

Il a également été décidé d'accélérer la mise en place du système d'identification automatique des navires (SIA).

Les éléments les plus représentatifs du code ISPS sont:

Le Niveau de sûreté

Ce code définit en premier lieu différents niveaux d'alerte, apparentés à nos "Vigipirate". Si Vigipirate comprend 5 niveaux (blanc, jaune, orange, rouge, écarlate) le code ISPS n'a prévu que 3 niveaux :

Le niveau 1 : niveau d'exploitation normale du navire

Niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.

Le niveau 2 : désigne une situation à risque

Niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.

Le niveau 3 : implique une situation exceptionnelle.

Niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

Le plan de sûreté

Ce plan découle de l'évaluation de sûreté du navire, il doit fournir les moyens permettant de protéger les personnes, les navires, les installations portuaires, la cargaison.... contre les risques d'un incident de sûreté.

Il doit, entre autre, prévoir :

- les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des port ;
- l'identification des zones d'accès restreint et des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones, des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire;

¹ Contribution écrite issue de l'intervention faite au Propeller Club de Nantes/ Saint-Nazaire, le 11 mars 2004, à l'ENMM de Nantes

- des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port;
- des procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sûreté des installations portuaires;.....

Un navire et une installation portuaire sont des parties du territoire national. Par conséquent, le plan de sûreté est un document confidentiel qui doit être protégé contre toutes divulgations intempestives. Il doit régulièrement être revu.

Une fiche synoptique continue

Les navires doivent présenter une fiche synoptique délivrée par l'administration et contenant des renseignements précis permettant de connaître les antécédents du navire et de constituer un dossier quel que soit le pavillon ou les changements de propriétaires, affréteurs, pavillons etc.). C'est la traçabilité du navire.

Le numéro d'identification du navire

Tous les navires possèdent un numéro d'identification attribué par l'OMI, ce numéro reste le même indépendamment de tous les changements de nationalité, de propriétaire... . Ce numéro OMI sera marqué de manière permanente sur la coque ou les superstructures et sur une cloison de la salle des machines.

Système d'identification automatique²

Un système automatique d'identification devra équiper le navire et pourra fournir aux stations côtières et aux autres navires des informations sur l'identité du navire, sa route, sa position, son type... Le système doit pouvoir recevoir le même type d'information des navires à proximité.

A l'origine, l'objectif du SIA était d'améliorer la sécurité de la navigation. Lors de la rédaction du code ISPS, il a été remarqué qu'il pouvait faciliter le travail des organismes de sûreté dans l'identification et la recherche des navires en difficultés.

Système d'alerte de sûreté

Le principe de ce système est de pouvoir déclencher un signal d'alerte, à destination des autorités et de la compagnie du navire, par activation de contacts situés à la passerelle et à, au moins, un autre endroit à bord. Les autres navires ne doivent pas pouvoir capter ce signal.

Une déclaration de sûreté

Un document indiquant les mesures à prendre et les responsabilités de chacun pourra être rempli lors d'une interaction entre un navire et une installation portuaire, ou entre navires.

Agent de sûreté

Trois nouvelles fonctions apparaissent ou sont redéfinies :

Agents de Sûreté du Navire (ASN)

"Personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire"

Agents de Sûreté de la Compagnie (ASC)

"Personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite

² AIS : Automatic Identification Signal

appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire."

Agents de Sûreté de l'Installation Portuaire (ASIP)

"Personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie."

Ces personnes auront la charge de la mise en place du plan de sûreté sur leur site ou au sein de leur structure.

En France, la formation de ces personnels se fait dans les Ecoles Nationale de la Marine Marchande (ENMM), et l'ENMM de NANTES a été chargée de piloter l'ensemble.

Afin de garantir un haut niveau de qualité à ces formations, la qualification des intervenants dispensant les cours a été définie :

- un officier de l'armée française spécialisé dans les problèmes de sûreté...
- un instructeur ayant une expérience avérée de la fouille des navires...
- un professionnel de la sûreté ayant une expérience professionnelle avérée de la sécurité intérieure...
- un officier de port
- des formateurs ayant occupé des fonctions d'officiers sur les navires de commerce...
- une personne ayant des compétences réelles dans le domaine de la gestion de foule...

Lors de la mise en place de ces formations, des instructeurs de haut niveau en provenance, par exemple, du GIGN³, de la DST⁴, des fusiliers commandos de la Marine Nationale, des Douanes sont intervenus. Avec des Professeurs de l'Enseignement Maritime, ils enseignent le contrôle d'accès, la prévention des attaques (piraterie, terrorisme...), la fouille des personnes, des bagages, des navires, l'analyse du risque... Les stagiaires qui suivent ces formations doivent apprendre à développer un sentiment de vigilance envers l'anormal, à savoir opposer l'organisation au désordre engendré par un acte malveillant.

La sûreté, que ce soit dans le monde maritime ou ailleurs, est une chaîne qui ne vaut que par la résistance de son maillon le plus faible. L'élément humain est un des maillons de cette chaîne. Tout ce que l'on pourra produire sur le sujet, tout ce que l'on pourra dépenser autour de ce sujet sera l'équivalent du cataplasme sur une jambe de bois si les différents intervenants, les différents acteurs n'ont pas été formés, n'ont pas été motivés et n'ont pas su transmettre cette motivation à leur entourage professionnel.

³ Groupement d'Intervention de la Gendarmerie Nationale

⁴ Défense et Surveillance du Territoire

Monsieur Yann ALIX
Chercheur
Innovation Maritime

Container Security Initiative : des réalités portuaires aux perspectives géostratégiques mondiales.

Cet exposé sera divisé en 2 parties :

- La dimension de la CSI dans le contexte nord américain appliquée au conteneur. 1 conteneur sur 3 dans le monde touche à un moment ou à un autre un port américain. L'économie américaine est dépendante d'un système de transport maritime qu'elle ne maîtrise plus. Les armements américains n'ont plus la maîtrise du lien maritime, encore moins de la gestion. Tout est délocalisé, décentralisé, réapproprié par une armada asiatique.
- Les conséquences de la CSI dans la géopolitique portuaire mondiale. La CSI ne s'applique en effet qu'à quelques ports dans le monde, ceux qui commercent avec les Etats Unis. 20 ports qui représentent 66% du commerce maritime des USA ont été sélectionnés. Que deviennent les autres est la question que l'on peut se poser.

L'Amérique du Nord est dans une « focalisation » de sûreté. L'ensemble des discours tenus vise à « conscientiser » la population sur cette question. Le 11 septembre a créé une situation de rupture qui a fait prendre conscience aux américains que 1,2% des conteneurs étaient contrôlés. Dans une société américaine où il y a une culture de la sûreté, cela est apparu comme une aberration. D'où la CSI.

C'est une initiative totalement unilatérale qui concerne les pays commerçant avec les USA en particulier les 20 ports en liaison avec les USA. C'est toute l'originalité de cette initiative qui se surimpose à des pratiques nationales de gestion portuaire. CSI vise à imposer des règles de sûreté dans les terminaux extérieurs au pays...Ces règles ne sont pas appliquées aux USA. On essaie de re-maîtriser la chaîne logistique aux USA à travers le contrôle de l'information. L'intégralité de la connaissance du « door to door » par la maîtrise de l'information.

La CSI est une approche unilatérale qui vise à protéger le territoire d'une menace terroriste - WMD, weapon of mass destruction. On n'en a jamais trouvé mais cela motive la CSI. Les conteneurs sont idéaux pour cacher une « dirty bomb », une bombe qui explosera dans un terminal à conteneur. Des simulations ont été conduites en Californie, un « war game ». Ils ont fait la simulation de l'explosion d'un conteneur sale à Los Angeles, ensuite à Minneapolis et Chicago. Les répercussions sont évaluées à 58 milliards de dollars. L'économie américaine est bloquée sur 120 jours avec des conséquences pires que la crise pétrolière de 1973. On joue aujourd'hui à ça dans les hautes sphères américaines. On se fait peur.

Cette réalité est palpable et se voit dans la façon de gérer les terminaux en Amérique du Nord.

L'originalité est de repousser les frontières américaines au delà de l'espace maritime. On ne va pas attendre que le conteneur sale arrive aux USA, on va savoir avant qu'il parte de l'espace terrestre européen ou asiatique que l'on détermine sa dangerosité pour le maîtriser sur le territoire extérieur. Toute une batterie d'outils va accompagner cette CSI.

La CSI impute aux grands ports à conteneurs une nouvelle responsabilité de sûreté. Elle n'a jamais été énoncée. Ce système doit être accepté. Le refus sera cause d'énormes pressions voire de pertes de trafic.

Des trafics vont migrer, vont être bloqués, subir des contrôles de 72 heures au lieu de 12, 15, 18, 24 heures.

La CSI est un ciblage intelligent des conteneurs à risque dans les grands ports étrangers d'expédition. La ré-appropriation de la connaissance de l'information devra permettre de cibler des conteneurs sales ou potentiellement sales. Le repérage se fait par la maîtrise de l'information. Des agents de douane sont positionnés dans les ports étrangers. La réciprocité n'a jamais été acceptée sauf pour les canadiens. Les nouvelles technologies sont utilisées pour analyser les marchandises.

Début 2002, la CSI concernait seulement 20 ports : 9 en Europe, 11 en Asie. 66% du trafic conteneurisé avec les USA. Les ports chinois sont sous représentés.

Que se passe-t-il à l'échelle mondiale ?

Dans les 50 premiers terminaux mondiaux, plus d'un tiers du trafic n'est pas CSI. Dans une distribution géopolitique portuaire, un système à 2 vitesses, voire multiples vitesses se crée entre les terminaux labellisés CSI et non CSI. C'est la même chose en Asie où une kyrielle de ports ne s'est pas adaptée à la CSI. Des zones mondiales au Sud ne sont pas du tout concernées par la CSI pourtant ils sont plus dangereux que le port de Rotterdam. Ils totalisent seulement 1 million d'evp.

Il y a des zones de check point comme Panama. Panama va avoir une aide spéciale américaine pour se qualifier CSI. Durban, Dubai, Colombo.

Acquisition, implantation, exploitation, gestion, sanction ! Qui paie ? Les organes supra nationaux. L'OMI ne paie pas, elle fait des règles. L'Union européenne impute des financements mais généralement pas assez au regard de la densité de l'implantation portuaire européenne. Les associations portuaires essaient de se mobiliser : ESPO, AAPA (1,2 milliard de coûts évalués). Les pouvoirs publics se posent encore la question du financement d'une mesure qui va protéger un espace qui n'est pas le sien, sur des flux qui vous concernent indirectement puisque l'importateur américain va en théorie supporter le coût d'immobilisation, etc. Les grands groupes veulent répercuter les coûts de sûreté et les expéditeurs refusent. Comment fera le petit exploitant de terminal ? Tout le monde va mettre la main à la poche... finalement, le consommateur. Un contrôle d'un conteneur coûte 250 dollars US à New York.

Va-t-on vers un système portuaire à plusieurs vitesses avec des ports de complaisance de sûreté ? Ségrégation technologique, formation du personnel, acquisition des équipements, etc. La qualification CSI a un coût qu'il faut supporter. Discrimination économique entre ports CSI et non CSI. Une nouvelle typologie portuaire va t elle se construire sur l'argument sûreté ? Un réseau de super ports sécurisés ? Une nouvelle schématisation portuaire mondiale avec un « main corridor » Europe-Asie-USA, avec des ports pivots interfaces et des zones mises au ban des nations portuaires...

Les américains ont mis un programme qui coûte 78 milliards de dollars US sur 10 ans de sécurisation. Toutefois, 5200 des 10 000 navires ne sont pas en conformité à la date butoir du 31 décembre. 1100 des 5000 infrastructures portuaires ne sont pas non plus conformes. La loi américaine indique pourtant que ces ports, ces navires ne pourront plus être fonctionnels.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Commandant Jacques MOIZAN
Directeur Général d'Euronav

Le Point de vue de l'armateur

La sécurité dans le transport Maritime :

Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien ?

La sécurité dans le transport maritime est une préoccupation quotidienne pour l'armateur ou la société de management qui assure la gestion du navire. Il en va de la pérennité de l'entreprise.

La sécurité des biens et des personnes, ainsi que la protection de l'environnement sont devenues au fil des années des éléments incontournables de l'expédition maritime et il est impossible qu'un armateur effectuant du commerce international puisse envisager de ne pas se conformer aux règles internationales.

Dans des temps plus reculés, l'autorité ayant accordé son pavillon et la société de classification étaient les seules entités à assurer le contrôle du navire, lors de la visite de mise en service, des visites annuelles, des intermediate et special survey.

Aujourd'hui, elles ne sont plus les seules, en effet tous les navires peuvent se faire contrôler inopinément dans tous les ports. L'Europe imposant à ses membres d'assurer le contrôle d'au moins 25% des navires faisant escale dans les ports européens. Les US Coast Guards imposant quant à eux une inspection annuelle pour tous les navires étrangers. Les inspecteurs qualité Vetting (Total, BP, Chevron, Exxon, Statoil, Texaco) qui peuvent exclure tel navire ou tel armateur de la liste des navires autorisés à commercer.

De ce fait, un navire doit en tout temps et tout lieu se conformer aux règles internationales et être 24h/24h en parfait état de navigabilité. "C'est une règle de survie".

La mise en place des conventions et codes : SOLAS – MARPOL - ISM – STCW, au niveau international impose à tous les armateurs du monde des règles identiques. Les armateurs insistent pour que toutes les règles émanent de l'OMI et non de régions ou états qui sous la pression médiatique se pressent d'émettre telle ou telle nouvelle réglementation.

Il est impératif que la mise en place de ces règles ne provoque pas une distorsion de concurrence dans le coût du transport. Malheureusement, on s'aperçoit que chaque pays peut faire appliquer ou interpréter les règles à sa manière. Il en résulte une interprétation plus laxiste ou plus rigoureuse des règlements internationaux.

Certaines règles sont purement nationales :

Pour ne citer qu'un exemple : Suite au naufrage du François Vieljeux, la France a imposé, à juste titre, la présence à bord d'une combinaison d'immersion (thermique) par membre d'équipage.

On peut regretter que l'OMI n'ait pas suivi cette bonne décision française.

Comme je vous l'ai exposé précédemment, les contrôles pour la sécurité sont nombreux. Les armateurs déplorent qu'ils soient souvent trop nombreux, En effet, il n'est pas rare qu'un navire subisse deux ou trois inspections au cours d'une escale (Contrôle par l'Etat du pavillon, contrôle par l'Etat du Port, vetting), tous contrôlant plus ou moins les mêmes éléments, (certificats du navire, licences des officiers, équipements de sécurité).

Celles-ci engendrent inexorablement une fatigue des équipages et plus particulièrement celle du commandant.

Les armateurs craignent que l'accroissement des inspections n'aille à l'encontre de la sécurité, ils souhaitent vivement que l'OMI émette des règles concernant le bon déroulement de ces inspections afin qu'un navire parfaitement en règle administrativement n'appareille avec un équipage trop sollicité durant l'escale.

Dois-je ici rappeler que 80% des catastrophes résultent d'une erreur humaine.

Au delà de toutes les règles émises au niveau international, les armateurs Français ont très récemment confirmé leur engagement d'être parmi les armateurs précurseurs et soucieux d'une sécurité qui les place parmi les armateurs de première qualité.

Comment ? En s'engageant à respecter la "Charte bleue" (Armateurs de France)

- Améliorer sans cesse la sécurité et la qualité des navires
- Protéger l'environnement marin et le littoral
- Garantir de bonnes conditions de vie et de travail des équipages
- Diriger les entreprises avec transparence et déontologie
- Affirmer leur solidarité avec la communauté maritime

Coût et Avantages des nouvelles mesures de sécurité maritime

Avantages des nouvelles mesures de sécurité

Au niveau mondial

La disparition des navires poubelles et celle des armateurs non respectueux des règles est sans aucun doute l'avantage principal consécutif à la mise en place des nouvelles règles de sécurité. Cela évite une concurrence déloyale et est profitable à tous les armateurs de qualité.

Au niveau de chaque entreprise

- L'exigence de rigueur imposée par les instances internationales, mais également par les clients a considérablement amélioré la sécurité. Il suffit de constater que certains types de transport sous la pression des clients se sont notoirement améliorés et sont en meilleur état (pétroliers, gaziers).

Une bonne exploitation commerciale des navires est aujourd'hui conditionnée par des navires en très bon état, des équipages compétents et bien formés.

L'armateur se doit d'avoir une flotte homogène qualitativement car tout problème de sécurité affectant l'un de ses navires ou géré par un manager à des conséquences sur la totalité de sa flotte.

La mise en place du code ISM conduit à :

- améliorer les procédures de travail.
- davantage responsabiliser le siège de la compagnie.
- une réduction des accidents par de meilleures méthodes et conditions de travail.
- mettre en place des outils d'analyse afin de toujours rechercher des améliorations.

Si autrefois, le commandant assumait seul la sécurité à bord de son navire, les nouvelles règles imposent que l'armateur et la société de management soient de plus en plus impliqués dans la gestion de la sécurité.

Les frontières de la sécurité se sont étendues au fil des années à la totalité de l'expédition maritime, par exemple, il y a 20 ans, les exercices de sécurité concernaient essentiellement l'incendie, l'abandon et l'avarie de barre.

Aujourd'hui les exercices sont plus nombreux et ciblés afin de faire face à toutes les situations d'urgence sans exception :

- échouement / gite excessive / voie d'eau / collision / piratage / terrorisme / pollution / avaries d'équipement

La mise en place de nouvelles règles de sécurité avec la réduction des avaries et catastrophes qui en découle devraient enfin :

- attirer d'avantage de jeunes dans cette profession qui a trop souvent diffusé l'image d'un métier à risques.
- retrouver la confiance des populations civiles dans le transport maritime qui est le moyen de transport le plus économique et le plus sûr au monde.

Coûts des nouvelles mesures de sécurité maritime.

Les armateurs constatent que le budget sécurité augmente sans cesse.

Le pourcentage de celui ci devient de plus en plus important dans les coûts d'exploitation.

Ceux-ci ne contestent pas cette augmentation à condition que les nouvelles mesures ne soient pas décidées dans la précipitation, mais mûrement réfléchies sur le long terme et enfin ne provoquent pas de distorsion de concurrence.

Deux éléments principaux constituent « Le coût de la sécurité » :

- coût en équipements

Il est quasi identique sur l'ensemble de la flotte mondiale.

Néanmoins, il subsiste quelques disparités résultant d'exigences nationales :

Equipements de sécurité (bouches incendie, détecteur d'incendie) acceptés par un pavillon européen et refusés sous un autre pavillon.

Combinaison d'immersion individuelle et Survcart électrocardiogramme rendus obligatoires sous pavillon français.

- coût en ressources humaines

Les statistiques mettent également en évidence que les catastrophes et accidents de navigation sont en régression et résultent principalement de fautes humaines, aussi les efforts des armateurs portent principalement sur ce point. L'investissement dans la sécurité ne se limite donc pas à l'achat et à la révision d'équipements, mais s'étend de plus en plus à la formation du personnel.

-L'affectation d'un budget important à la formation des navigants.

- La mise en place de procédures et le contrôle de l'application de celles ci imposent le recrutement au siège de personnes qualifiées.

- La fonction "Health safety environment manager" devient essentielle dans les compagnies maritimes.

La gestion de la sécurité exigeant une personne ou groupe de personnes uniquement affecté à cette tâche.

Nous pouvons dire que si la réglementation devient de plus en plus lourde, il est probable que les petits armateurs (2 à 3 Navires) ne seront plus en mesure de supporter les coûts des personnes au siège affectées uniquement à la sécurité et à la sûreté des navires. Cette gestion de la sécurité imposera très probablement soit une mise en commun des ressources pour plusieurs compagnies, soit de déléguer la sécurité à des entreprises spécialisées, soit de confier la gestion complète à une société de management.

Pour conclure :

Les armateurs reconnaissent les bienfaits des réglementations concernant la sécurité car celles-ci permettent de retirer l'ivraie du bon grain, mais émettent néanmoins des réserves quant à l'excès des entités de contrôle qui risque d'aller à l'encontre de la sécurité.

Le nombre des inspections a considérablement augmenté en raison d'un manque de confiance de la part des utilisateurs de navires envers les administrations maritimes initialement en charge de contrôler la sécurité des navires ainsi qu'envers les sociétés de classification.

Cette confiance ne saurait être retrouvée que par un label de qualité décerné par l'OMI aux pavillons et aux sociétés de classification qui ont les capacités et les ressources suffisantes pour mener à bien cette tâche d'inspection.

Nous devons impérativement retrouver la confiance des populations civiles et des chargeurs dans ce mode de transport.

Monsieur Philippe BOISSON
Responsable communication
Division Marine
Bureau Veritas

Le Point de vue des sociétés de classification en matière de sécurité maritime

La société classification : à quoi ça sert ?

Une société de classification à 2 grandes missions : 1) une mission à titre privé, la classe ; 2) une mission à titre public, la certification. Dans le premier cas, nous travaillons pour le compte des assureurs maritimes bien qu'étant payés par les armateurs pour classer les navires. Dans le 2^{ème} cas, nous travaillons pour les Etats de pavillon pour certifier que leurs navires sont conformes à la réglementation internationale que ces Etats ont adoptée.

La classification consiste à attester qu'un navire est en conformité avec un référentiel, le règlement de classification qui a pour objectif de garantir la sécurité du bien que représente le navire. Un certain nombre de domaines sont en couverture : la résistance de la structure et matériaux, la fiabilité des machines et installations électriques. Pendant longtemps, la classification n'était pas obligatoire mais prescrite par les assureurs. Aujourd'hui, il y a une reconnaissance officielle de la classification dans les conventions internationales en particulier SOLAS qui dit que les « navires doivent être construits, conçus, entretenus conformément aux exigences d'une société de classification, d'un organisme reconnu par l'administration de l'Etat. On se rend compte qu'il y a de plus en plus d'interpénétration entre les règlements de certification et les règles publiques de sécurité maritime.

Classer, c'est attester qu'un navire est conforme à un référentiel. On l'atteste grâce à un système de visites. Mais avant de faire ces visites, les sociétés de classification interviennent bien avant que les navires entrent en service. Nous intervenons lors de la conception des navires, nous vérifions les matériaux en usine, nous approuvons les équipements, nous faisons la surveillance de la construction, nous assistons aux essais. Nous délivrons alors les documents de certification.

A partir de là, le client devient en général l'armateur. Nous attestons alors de la continuité de la conformité au référentiel de classification par un système de visites qui est normalisé par le biais de l'Association Internationale des Sociétés de Classification qui a mis en place et défini tout un système de visites de classification, dont la plus importante est la « visite spéciale » ou « visite de renouvellement » qui consiste tous les 5 ans à avoir une appréciation très approfondie de l'état du navire. Il y a des visites intermédiaires tous les 2 ans ½ et des visites annuelles. Pour certains types de navires, les pétroliers et les vraquiers, des visites renforcées où le régime d'inspection s'accroît avec l'âge du navire et des visites occasionnelles quand il y a eu une avarie. Quand il y a une modification, l'armateur a une obligation de prévenir la société de classification pour attester que son navire est toujours en conformité.

Un VLCC double coques : cela correspond à gravir 11 Km d'échelle, une douzaine de visite évaluée à 330 000 m², 1250 Km de soudures à inspecter, 82 Km de lisses, etc. dans un environnement pas très propre et obscur. Si on voulait le faire, ce qui est pratiquement impossible, il faudrait environ 50 000 heures de mesure par ultrason, 20 000 heures d'examen visuel et 100 000 heures d'examen par magnétoscopie. C'est mission impossible même avec une armée d'experts à bord. Vous n'arriveriez pas à faire une visite complète totale d'un VLCC. Les visites sont par conséquent faites par sondage avec une attention particulière aux points sensibles et en utilisant des méthodes basées sur le risque pour canaliser les inspections dans telle ou telle partie du navire.

La certification, le travail pour les Etats : la réglementation internationale est fixée par l'OMI, par des conventions internationales. L'objet est la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement humain. On est dans le domaine public, dans le domaine des Etats qui doivent ratifier ces conventions et les faire appliquer. 2 possibilités s'offrent aux Etats : soit l'Etat dispose d'une administration compétente pour mener la mission, soit il délègue ce qui est possible par les conventions internationales. Depuis quelques années, ces délégations augmentent : les sociétés de classification ont une compétence, les sociétés ont un réseau international d'experts qualifiés, les sociétés peuvent assurer un suivi régulier des navires dans n'importe quel point du monde. La délégation qui était au départ sur les normes techniques touche les éléments humains et les compagnies – code ISM, code ISPS. Le Bureau Véritas reçoit des délégations de 225 Gouvernements.

La vision des réglementations

La Directive sur les sociétés de classification

Cette Directive qui a été adoptée en 2001 par l'Union européenne facilite un contrôle plus important des sociétés de classification par les Etats européens et la Commission. BV est favorable à ses contrôles renforcés. Au sommet de la pyramide de la sécurité maritime, l'Etat doit réglementer, faire appliquer et contrôler les organismes à qui ils délèguent les pouvoirs. Des indicateurs sont établis (détentions, contrôles du Port State Control). La Directive introduit des sanctions et des procédures de transparence et d'échanges d'information. Cette Directive permettra de faire du ménage parmi les petites sociétés qui ne sont pas membres de l'IACS.

Dans cette Directive, il est prévu une disposition qui dit que les sociétés de classification pourront limiter leur responsabilité à l'égard de l'Etat dans un certain nombre de cas : lorsque la société a commis une petite négligence qui a entraîné soit un dommage matériel ou corporel. Il n'y a pas de plafond mais des planchers de responsabilité qui dépendent de chaque Etat. BV est plutôt favorable à une responsabilité harmonisée au niveau européen et mondial, comme en bénéficie les armateurs. Une responsabilité n'existe en fait que si elle peut être couverte par une assurance en responsabilité civile. Si on ne peut pas la couvrir, cela veut dire que la société de classification va disparaître en cas de sinistre majeur. Cela déresponsabilise l'armateur de sa mission prioritaire qui est la protection des personnes à bord, des marins. La responsabilité limitée fait de la classe un assureur bis qui va garantir toutes les informations qu'elle donne sur le navire.

Agence Européenne pour la Sécurité Maritime - AESM

Parmi les missions de l'agence, il y a l'audit et l'évaluation des performances des sociétés de classification. Au lieu d'être jugées par 12 Etats, la même méthodologie et les mêmes critères seront appliqués par un organisme indépendant. Il y aura plus de clarté et visibilité pour les sociétés de classification.

Contrôle par l'Etat du Port

La Directive adoptée par l'Union européenne prévoit plusieurs dispositifs notamment le bannissement des navires, l'établissement d'une « liste noire », le contrôle de la bonne exécution des obligations effectué par la Commission européenne. Quelle est la position de BV vis à vis des navires sous normes ? Tous les navires qui sont blacks listés font l'objet d'un suivi particulier et des recommandations sont formulées aux armateurs et des mises en conformité sont également demandées. La classe est suspendue immédiatement jusqu'à la mise en conformité. Lors de la mise en place, il y a eu de nombreux retraits : 2001, 400 retraits, 2002 : 250 ; 2003 : 210. Cela correspond à 5/7% de la flotte classée à BV pour non

conformité. L'information est diffusée à tout le monde maritime : Etat du pavillon, Etats du Port, IACS, Equasis.

Le contrôle par l'Etat du Port et le contrôle de la société de classification sont différents mais complémentaires.

- La classe n'a pas de pouvoir de coercition à l'égard d'un navire mais peut seulement retirer un certificat. Ce n'est pas un gendarme maritime. L'Etat du Port a ce pouvoir.
- Le Port exerce souvent des contrôles inopinés et souvent superficiels sur des navires en opération. La classe intervient dans le cadre de visites programmées longtemps à l'avance et avec l'accord de l'armateur. La classe connaît bien l'Etat du navire.

Il y a une nécessaire complémentarité classe / Etat du Port et une nécessaire transparence d'informations entre le Port State Control et la Classe qui est fondamentale et renforcée par les directives européennes.

Le système de suivi des trafics des navires

L'article 20 de cette Directive fait obligation pour les Etats membres de désigner des lieux de refuge. Une date limite avait été fixée : 12 Etats n'ont pas répondu à ce jour. BV est favorable aux ports de refuge. Un navire reste sujet à d'éventuelles avaries de structure même avec une double coque. On ne peut pas garantir à 100% la sécurité d'un navire. Il faut des ports de refuge pour éviter qu'un banal accident ne se transforme en catastrophe. Il faut donner un statut particulier à ces ports de refuge et des moyens pour l'assistance et la pollution et des compensations financières pour les populations qui auraient à subir ces pollutions. Ces propositions ont été faites devant la Commission MARE.

Elimination des pétroliers à simple coque

Le règlement est entré en vigueur le 22 juillet et application en octobre 2003. La double coque réduit les risques d'échouement et des abordages à faible vitesse. En revanche, elle peut augmenter les risques d'explosion à bord des vieux navires de + de 15 ans. Il faut observer ce qui va se passer et renforcer les contrôles de structure de la double coque et peinture. Ce sera un gros problème à gérer.

Les propositions en cours de discussion au sein de l'UE

Une directive concernant les Etats du pavillon

La Commission établit des listes noires et donne aussi une liste des mauvais pavillons. Que font les sociétés de classification avec ces mauvais pavillons ?

Ne pas travailler avec ces pavillons est une solution. Mais les retraits de classe n'empêchent pas les navires ayant des déficiences statutaires de naviguer. La Commission a soutenu l'IACS dans sa démarche de fournir une assistance technique à certains Etats du pavillon, notamment la Turquie qui pose des problèmes en matière de formation des inspecteurs du pavillon. Ces actions de formation n'auront pas d'effets immédiats. Pour former un inspecteur confirmé, il faut 2 ans et pouvoir une forte compétence, 15 ans est un minimum. Les navires sous pavillon turc contrôlés par les ports et retenus pour déficience statutaire, seront toujours dans les statistiques des sociétés de classification. La Turquie ne délègue pas la totalité de ses missions statutaires à la classe. La Turquie le refuse. La position d'aider les Etats est soutenue par la Commission et semble être la meilleure solution.

Directive sur les sanctions pénales

Cette directive prévoit que les déchargements illégaux ou de pollution accidentels entraînent des sanctions pénales ou des peines de prison. Le Conseil des Ministres n'a pas été d'accord avec les propositions de la Commission. Le Parlement européen, notamment la commission MARE, a exprimé des réserves. Le système de sanction est crucial pour les rejets ou décharges illégaux mais pas pour des pollutions involontaires. Il ne faut pas entraîner une criminalisation croissante du monde maritime après un accident. Sinon, demain, plus personne ne voudra travailler dans le monde maritime.

Conclusion

La réglementation européenne va dans le bon sens dès lors qu'elle cherche à appliquer les normes existantes et non de nouvelles normes. Ce n'est pas toujours le cas avec l'élimination des pétroliers à simple coque : il y a une réglementation européenne, OPA américaine et OMI (règle 13 de MARPOL). Ceci n'est pas bon pour l'industrie maritime. Il faut des normes internationales et non pas un maquis de règles contradictoires et difficilement interprétables. Cela favoriserait aussi une sécurité à 2 vitesses, pour les pays riches et pour les pays pauvres.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Monsieur Olivier CARAGE
Courtier
Barry Rogliano Salles

Sécurité et sûreté maritime

BRS est un courtier généraliste en matière maritime. Nous agissons en intermédiation aussi bien en matière de construction neuve de navires, de ventes de navires et dans tous les domaines liés à l'affrètement.

Le marché pétrolier est essentiellement lié par un marché spot, voyage. C'est donc un marché libre. La tarification est uniquement basée sur les rapports offre et demande. La volatilité du marché est très importante.

Le rôle du courtier est essentiellement de suivre les éléments de variation des frets et les tendances pour accompagner les clients armateurs et affréteurs sur les évolutions probables. Il est nécessaire de connaître l'intégralité des acteurs. Nous agissons, dans une négociation, à la demande d'une compagnie pétrolière ou d'un trader. Une fois la négociation commerciale aboutie, le courtier est chargé du suivi de l'opération maritime du chargement au déchargement et du suivi des litiges éventuels, notamment en matière de règlement de surestaries qui sont souvent un des points essentiels.

Nous verrons l'impact des accidents, comme *Erika* et *Prestige*, sur la façon de travailler des opérateurs du marché et sur la façon dont les courtiers ont dû organiser leur travail.

La diapositive 3 reprend depuis 1970 l'évolution des pollutions dans le monde – les quantités versées en mer et le nombre des accidents des pollutions de plus de 700 tonnes. Les années 70 sont marquées par des quantités de pollution effarantes. Nous sommes passés grâce à la mobilisation des médias, du monde politique d'un monde obscur à un monde en pleine lumière. Les intervenants, compagnies pétrolières et armateurs, doivent agir avec la plus extrême prudence. Depuis l'accident de *Erika* et du *Prestige*, des mesures ont été prises. Les procédures de vetting ont été renforcées de façon drastique. C'est un mal nécessaire qui encombre les navires lors de leur escale puisque les inspecteurs souhaitent effectuer des contrôles lors des opérations alors que le Commandant et les officiers ont d'autres tâches. Sans un accord spécifique du vetting, c'est à dire des agents chargés dans les compagnies pétrolières de contrôle, aucun affrètement ne peut se conclure. Il y a un changement radical avec ce qui se passait il y a 10 ou 15 ans où le but de l'opération, de façon très schématisée, était de trouver le bateau au moindre coût. On opère aujourd'hui de façon plus lisible et intelligente. En fonction de la politique de sélection du client (la compagnie pétrolière), le courtier peut voir les navires potentiels et l'objet d'une négociation et éventuellement d'un affrètement. Certaines compagnies pétrolières n'ont pas attendu les mesures européennes pour s'imposer des procédures de contrôle qui vont au delà des règles officielles. BP, Shell ou Total imposent par exemple des navires double coque de façon systématique, donc de moins de 10 ans, alors que la réglementation admet même pour certains produits, l'usage de navires simple coque.

A partir du moment, où les européens ont pris des mesures drastiques, comme les américains, de sélection des navires, les navires les plus anciens mais pas nécessairement les plus mauvais (cf une voiture de collection parfaitement entretenue, un navire moderne qui fait l'objet d'opérations spéculatives et qui passe de compagnie en compagnie aura un vieillissement plus rapide) se sont trouvés reléguer dans des zones géographiques comme l'Asie ou l'Extrême Orient. On risque d'avoir après les USA et l'Europe, les pays asiatiques qui par la nature de la flotte qui circule dans leurs eaux, des évolutions en Asie. On a connu de profonds bouleversements au niveau des groupes pétroliers et de leur pratique mais

aussi au niveau armatorial au cours des 5 dernières années avec des regroupements d'armateurs et pooling. Un armateur indépendant aura du mal à suivre les mouvements.

Les quelques graphiques qui présentent la volatilité des marchés commencent en janvier 2000 juste après l'accident de l'*Erika*.

La diapositive 5 présente les taux de fret de VLCC. Si VLCC et l'*Erika* ne concernent pas la même catégorie de navires, l'accident de l'*Erika* a eu des incidences sur les politiques d'affrètement des principaux affréteurs avec une envolée des taux présentés ici en rendement journalier au lieu du World Scale traditionnel. De toute l'année 2000 qui a suivi l'*Erika* a propulsé les taux à des rendements élevés. Cette courbe a baissé en 2001 et 2002 mais en restant à des niveaux supérieurs avant l'*Erika*, en particulier la période des années 80 particulièrement catastrophique car les affréteurs recherchaient alors les taux les plus bas de façon systématique. A partir de l'accident du *Prestige*, octobre -novembre 2002, les taux sont repartis à la hausse très nettement pour les VLCC mais aussi pour les suez max (20 millions de barils) avec des fluctuations importantes, une volatilité très forte. Les équilibres offre et demande sont plus précaires (à l'inverse d'hier) : une poussée de la demande sur une zone ou des phénomènes géopolitiques et les taux de fret connaissent des hausses substantielles.

Les rendements donnent aujourd'hui les moyens financiers aux armateurs – qu'ils n'avaient pas avant - d'appliquer les mesures imposées et de faire en sorte que leurs navires soient au mieux de leur capacité technique et de leur niveau de sécurité.

La diapositive 8 montre qu'entre 1998 où les navires de moins de 10 ans représentent déjà un pourcentage non négligeable de la flotte totale, et aujourd'hui, sur la totalité de la flotte mondiale (sans distinguer de régions, nord et sud), on est dans un rapport de 50/50 pour les aframes. Sur une zone américaine ou européenne, le graphique montrerait au delà des 60%. Il y a un décalage géographique sur la façon d'opérer les navires les plus modernes. Pour les VLCC, on observe un renouvellement de la flotte mondiale en quelques années : plus des 2/3 de la flotte à moins de 10 ans.

Le marché a évolué à la hausse de façon sensible. Cela va attirer les armateurs à effectuer des commandes de neufs pour profiter de l'embellie. Les carnets de commande des chantiers pleins jusqu'en 2006 avec des commandes programmées sur 2007 et 2008, les cales sont pleines en Corée et Japon.

La diapositive 9 décrit la flotte éligible. On a connu un changement complet de philosophie chez les affréteurs au cours des années. Fin 1998, le critère de choix des affréteurs était des navires de moins de 25 ans, grosso modo. Fin 2000, après *Erika*, bons nombres d'affréteurs imposait un critère de 15 ans d'âge max. Fin 2002, après le *Prestige*, ce critère s'est renforcé. La flotte répondant à ce critère est alors inférieure au volume passé, ce qui explique bien naturellement l'embellie des taux pendant la période. Aujourd'hui, tout affréteur majeur recherche des navires double-coque, même si un simple coque reste autorisé. Jusque fin 2006, on reste dans des situations équilibrées qui laissent penser que les taux seront maintenus au moins jusqu'à fin 2006 et en adéquation avec les mesures européennes et américaines.

BRS a été impliqué dans des négociations entre Total et Stena dans un nouveau concept de navire, les P-Max, des panamax doubles coques, mais aussi double moteur et double propulsion. Cela traduit l'idée de renforcer au maximum les critères de sécurité sur les navires.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Monsieur Bernard COLOBY
Directeur de l'exploitation
Port Autonome du Havre

Le port du Havre et la sûreté

Le port du Havre s'étend sur un domaine de 8000 hectares, 27 Km de long, 6 Km de large. Il est constitué de 3 parties : l'Ouest dédié aux opérations de manutention portuaire ; le centre où sont concentrés les milieux industriels (raffinerie, chimie, pétrochimie), l'Est aujourd'hui dédié à une réserve naturelle. 35 000 personnes travaillent sur cette zone portuaire. Cette zone est traversée par des grandes voies de circulation, le Pont de Normandie et l'A29.

Quand on parle de sûreté, il faut avoir beaucoup d'humilité face à la taille du port et des enjeux qu'il représente.

Le trafic s'élève à environ 70 millions de tonnes, 10 millions après guerre et un maximum de 90 millions avec les chocs pétroliers. La part du vrac liquide reste importante : 43 millions de tonnes, soit 1500 tankers par an. 40% du pétrole français est stocké dans le dépôt. Le vrac solide représente 4 millions de tonnes, 500 bateaux de vracs, charbon, sucres et céréales. Les marchandises diverses et le conteneur se développent beaucoup. Le Havre a frisé les 2 millions d'evp, soit 3000 porte conteneurs par an. Le port a également un trafic de 800 « car carriers » par an. Les ferries assurés par P&O représentent 3 bateaux par jour et 800 000 passagers. Le conventionnel qui représente 200 cargos par an est assuré sur des quais publics bordés de voies publiques. Ces terminaux posent des problèmes en matière de gestion de la sûreté. 50 à 70 paquebots escalent entre mai et octobre chaque année. 80% des passagers sont de nationalité américaine. Cela pose nécessairement des problèmes de sûreté.

Les ports français avaient mis en place en 1999 : un Comité Local de Sûreté portuaire. Le ministère des transports a transposé un système existant dans les aéroports et dans les ports français. Un comité national de sûreté portuaire a été constitué. Des comités locaux de sûreté portuaire, présidés par le Préfet, sont créés dans chaque port. L'ensemble des forces de l'Etat y sont rassemblées : police, gendarmerie, douane, police de l'air et des frontières, marine nationale, affaires maritimes, le délégué départemental militaire. Il se réunit au moins une fois par an ou plus à la demande. Le secrétariat est assuré par le PAH.

Un plan de sûreté portuaire est élaboré. Il reprend l'ensemble des mesures de sûreté qui ont été mises en place au fur et à mesure des années. Ce plan analyse les vulnérabilités, essaie de proposer des solutions et prend en compte l'ensemble des menaces auxquelles il faut penser : terrorisme, vandalisme, actes malveillants et illicites, vols de marchandises, des blocages d'ouvrage, l'immigration clandestine, le « caillassage » dans un quartier sensible situé au milieu du Port.

L'élaboration du plan de sûreté a été menée dans 3 groupes de travail : la protection des points sensibles, névralgiques animé par le PAH ; le trafic des passagers et des clandestins animé par la Police de l'Air et des Frontières ; la marchandise animée par la douane.

Ce plan repose sur un service sur une centaine d'agents du PAH assermentés et agréés par le Préfet et le procureur de la République (disposition du Code des Ports). Ces agents sont armés, peuvent interpellier, faire des patrouilles et des fouilles, avant de les remettre à la Police d'Etat.

Ce plan repose aussi sur le corps des officiers de port, la capitainerie, avec une cinquantaine d'officiers avec un pouvoir de police délivré par le Code des Ports. Il permet d'assurer cette police générale.

Ce plan va rappeler les actions de vigilance de tout citoyen parce que la sûreté est avant tout une affaire de comportement. On va demander aux navires en escale de mettre systématiquement en place des gardes à leur coupée pour filtrer les gens qui montent à bord.

Quelques mesures mises en place avant le 11 septembre :

Terminaux à conteneurs :

- Les terminaux sont clôturés, éclairés. Les accès sont canalisés et contrôlés par un système de badges délivrés soit par le manutentionnaire, soit par le service de contrôle ;
- Les agents sont mis à la disposition des opérateurs de terminaux pour les contrôles à la sortie. On enregistre systématiquement la plaque d'immatriculation du camion, le numéro du conteneur. On photographie la tête du chauffeur. On garde en mémoire les données pendant un ou 2 mois.
- Des patrouilles sont organisées pour surveiller l'état des clôtures ;
- Les conteneurs sont stationnés porte à porte ;
- Le système de scellé a été adapté par un système de câble qui se mettent sur les charnières pour s'assurer qu'il n'y a pas eu effraction ;
- Le service de sûreté patrouille dans le terminal ;
- Contrôle CO2 pour détecter les clandestins ;
- Le système ADEMAR, qui permet de relier les entreprises, environ 200, est limité en accès pour éviter d'identifier les trafics ou départs de navires.

Ferries :

- Clôture, contrôle, éclairage, surveillance ;
- Pas d'utilisation des consignes à bagage ;
- Contrôles de la douane et de la PAF ;
- Patrouille des agents du PAH.

En janvier 2004, 800 personnes ont été interpellées, ce qui représentent 100/150 clandestins qui récidivent. La pression a augmenté depuis la fermeture du centre de Sangatte. P&O a pris des mesures très fortes par des patrouilles, des détections de CO2, des détections des battements cardiaques.

Paquebots :

- Barrière des accès des paquebots et mise en place de gardiens lors des escales.

Hangars :

- Tous les hangars peuvent être mis sous télé alarme avec une protection contre le vol.

Les points névralgiques :

- Dans les immeubles : un système de badge, de laisser passer de vérification d'identité est mis en place, interdiction de stationnement à proximité.
- Pour les écluses : les transformateurs électriques sont surveillés et clôturés.
- Plan d'eau, accès nautiques : face à cette menace, sans information, il est difficile de s'en prémunir.

Depuis le 11 septembre

La CSI a été imposée de façon unilatérale par les USA. Le Havre a été content d'être retenu parmi les 20 grands ports du monde. La CSI est essentiellement un accord entre les douanes. La douane américaine a signé un accord. La seule obligation est que les armateurs déclarent les manifestes 24 heures à l'avance.

La contrainte est posée aux armateurs qui doivent déclarer par voie électronique le manifeste 24 heures à l'avance. Les manifestes sont ciblés par un système informatique « intelligent » aux USA et l'information retournée aux douaniers américains au Havre qui n'interviennent pas directement sur les conteneurs en France mais qui demandent à leurs collègues français d'inspecter les conteneurs. Le système marche bien du côté de l'autorité portuaire.

Le CT-PAT est une charte de qualité entre les grands transitaires, les grands expéditeurs qui s'engagent à respecter des normes de sécurité le long de la chaîne de transport. Un système de « smart box » est en cours de définition. La sécurité de la boîte est garantie depuis l'origine jusqu'à l'arrivée.

Le code ISPS impose pour le navire comme pour l'installation portuaire la désignation d'un agent de sûreté, l'évaluation des risques, la formation des agents, et des exercices pour vérifier que les mesures sont bien en place.

D'autres démarches sont en cours à Genève au niveau de l'OIT avec la création d'une carte d'identité internationale des marins. Des plans généraux de sûreté portuaire (l'équivalent des plans français élaborés avec ISPS) sont également à l'étude.

L'Europe travaille selon trois axes :

- Un règlement transposé en droit français directement sans autre texte d'application : transposition d'ISPS ;
- Une Directive européenne sur les plans généraux de sûreté portuaire qui intervient en double des démarches de l'OIT ;
- Une Directive sur le transport intermodal en cours d'élaboration.

En France, il a fallu décembre 2003 pour que le Ministère donne aux Préfets une façon de transposer le code ISPS dans les ports français. Les installations sont aujourd'hui recensées – soit 30 au Havre. Les exploitants devront désigner un PFSO – ASIP – agent de sûreté des installations portuaires. Des formations devront être engagées. Chaque exploitant devra évaluer les risques sur la base de menaces indiquées par le Préfet.

Le coût de la sûreté

Cela va induire des charges de personnel importantes : en coût de personnel. Les coûts d'aménagement des terminaux sont difficilement appréciés, d'autant plus que la nature des équipements n'est pas définie (hauteur des clôtures, surveillance électronique ?).

Il y a dans l'air l'idée d'une taxe portuaire. Le Gouvernement a nommé une mission interministérielle sur le sujet. Une taxe passager est évoquée pour le trafic transmanche en particulier.

Conclusion

On vit dans un climat concurrentiel, en particulier dans le conteneur en Europe du Nord. Il faut éviter que des distorsions de concurrence soient introduites. Il ne faut pas seulement se focaliser sur les ports mais aussi sur l'ensemble de la chaîne de transport. La sûreté est un problème de culture. Si les 30 000 personnes qui travaillent sur le port du Havre sont sensibilisées, cela remplacera tous les systèmes les plus sophistiqués.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Madame Florence QUENTIN
Déléguée, Le Havre
Fédération des Entreprises de Transport et Logistique
de France - TLF

Sûreté maritime

Je vais porter mon propos sur la sûreté de la « supply chain » et pas seulement portuaire.

Le 11 septembre a fait apparaître que les navires et avions ne sont pas seulement des cibles mais aussi des instruments d'actes terroristes. Les Etats, en premier les Etats Unis, l'Organisation Mondiale des Douanes, l'OMI, l'Union européenne ont travaillé pour mettre en place une série de mesures.

Plusieurs réglementations ont été définies qui appellent des commentaires :

- Le CT-PAT est une démarche volontaire. 400 entreprises seraient enregistrées. Il n'y a pas aujourd'hui le recul suffisant pour savoir si ce partenariat avec les autorités américaines apporte une plus value aux entreprises.
- La CSI entraîne un point des interrogations quant à la mise en œuvre. Parallèlement aux interrogations sur les critères pour accréditer les ports dans le monde (à l'origine, il n'y avait qu'une liste de 10 ports agréés étendus ensuite à 20, qui constitue aujourd'hui une première liste), un autre département américain mettait en place la règle des 24h. Cela soulève la question de la concertation en amont.
- Plusieurs réglementations relèvent de disposition unilatérale et d'anticipation de la transmission des informations : règles des 24h, loi sur le bioterrorisme, CSI.
- Au niveau européen, des textes dits d'équilibrage sont définis. Ils visent à harmoniser des réglementations. Le Code des Douanes communautaires a ainsi été modifié pour introduire la notion de sûreté et de contrôle documentaire. Ce code s'applique ainsi à l'ensemble des Etats européens, ce qui permet de limiter les distorsions de concurrence.

On retrouve des principes communs à ces réglementations : transmission anticipée des informations pour ne pas retarder la chaîne logistique, ciblage, limitation des contrôles physiques.

TLF ne considère pas que les mesures demandées soient « exorbitantes » dans la mesure où il s'agit, pour l'instant, de nouvelles procédures portant essentiellement sur la transmission anticipée d'informations existantes et déjà transmises auparavant. Le concept « d'opérateur économique intégré » - permet, sur le principe du CT-PAT, de sécuriser une partie des intervenants de la chaîne logistique pour alléger les contrôles. La Directive sur la sûreté du transport multimodal va étendre les directives actuellement appliquées à tous les modes de transport. Les travaux futurs de la communauté européenne aborderont également les transports intérieurs, aujourd'hui exclus des législations récemment édictées en matière de sûreté.

Quelques pistes de réflexion et attentes des commissionnaires de transport :

Il y a besoin d'un positionnement politique, stratégique et technique.

- Il avait été demandé, par TLF, la mise en place d'un groupe de travail interministériel dédié. Il a été constitué depuis le CIM. Cela permettra une concertation avec l'ensemble des professionnels de façon coordonnée entre les différents ministères.
- Au niveau stratégique, la notion d'opérateur économique intégré est intéressante. Mais il ne faut pas tomber dans les excès où la reconnaissance justifie l'absence de contrôles ou de contrôles légers.

- Il faut définir le partage des responsabilités entre les différents acteurs publics et privés comme cela en avait été question dans le domaine aéroportuaire. 98% des expéditeurs connus dans le transport aérien sont des transitaires-commissionnaires. Ils se sont portés garants - selon le principe d'opérateur économique intégré -. C'est une responsabilité énorme. Les assurances ne veulent plus aujourd'hui assurer les commissionnaires pour cette responsabilité assumée, d'autant plus que les commissionnaires sont astreints, par la loi, à une obligation de résultat.
- Il ne faut pas mettre en place des mesures qui soient disproportionnées par rapport au risque réel des attentats. Il ne faut pas « tomber dans les excès » en adoptant des mesures qui risqueraient de constituer des entraves à la circulation des marchandises, ou qui entraîneraient des distorsions de concurrence. Par exemple, il n'est pas envisageable de contrôler tous les intérimaires employés par une entreprise de logistique. Les responsabilités des uns et des autres doivent être clairement définies.

Les professionnels souhaitent bien sûr participer au renforcement de la sûreté par la communication d'information – sous réserve de maintenir la confidentialité commerciale – afin de permettre une traçabilité des marchandises, un ciblage des contrôles physiques. Les professionnels se sont adaptés et s'adapteront.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

Monsieur Eude RIBLIER
Président du Directoire
SeaFrance

Evolution des risques et des mesures préventives
Enjeux opérationnels, économiques et stratégiques
Exemple du transmanche Calais Douvres :

Je vais vous parler de l'armateur, d'un armateur particulier, SeaFrance, qui exploite des ferries et sur une zone particulière, la ligne Calais Douvres.

Les problèmes de sûreté sont des problèmes quotidiens. Pour l'illustrer, hier, vers 16H03, nous avons reçu à notre central fret, un appel téléphonique disant « Bombe, Cézanne, Al Qaïda ». Moins de 10 minutes après, la cellule de crise était en place, décidait que le navire allait pouvoir décharger normalement mais qu'il serait ensuite immobiliser jusqu'à ce qu'une fouille complète puisse être faite et que l'ensemble des 50 voitures et camions sur le terminal en attente allaient être re-contrôlés en totalité par des services cynophiles pour rechercher des explosifs ou autres choses douteuses. Nous avons décidé de retarder l'embarquement des passagers et du fret sur le voyage suivant. Nous avons fait démarrer le navire lorsque nous étions sûrs que tout risque était écarté.

La préoccupation de sûreté est donc absolument quotidienne.

Quelques chiffres sur SeaFrance et Calais

Calais : c'est 24000 escales de navires environ, 14 millions de passagers, 2,5 millions de voitures, 1,5 million de camions qui transitent. Ce sont des chiffres considérables. Sea France : 5 navires effectuant jusqu'à 12 traversées par jour, chacun ; une rotation en 4 heures tout compris (chargement/déchargement de chaque côté et traversée), un départ de fret toutes les 45 minutes aux heures de pointe, 120 camions ou 700 voitures sur chaque navire à chaque départ, plus de 20 000 passagers et 5000 voitures transportées le jour le plus chargé de l'été, 2500 camions transportés un jour de pointe fret.

L'évolution des risques et de l'environnement réglementaire

1990 – 2000 est une période de risques croissante avec des prises d'otage à bord de navires, puis il y a eu le 11 septembre et ses conséquences. Le risque kamikaze, d'interventions organisées avec des moyens considérables, de terrorismes, des actions spectaculaires.

En matière de réglementation, il y a eu Vigipirate puis les instructions sur la sûreté et la sécurité des ports, la mise en place du code ISM, les directives ministérielles de vigilance maritime de 1998. Sur Calais Douvres, la lutte de l'immigration clandestine a été une donnée supplémentaire avec la mise en place du « code of practice ». La Grande Bretagne a eu la volonté de mettre en place un « Terrorism Act ». Le tout est repris dans le « traité du Touquet » entre la France et la Grande Bretagne pour l'immigration. Le code ISPS est aujourd'hui mis en œuvre.

L'évolution des mesures de prévention et de protection

Dès 1996, avec la mise en place du code ISM qui ne traitait que de sécurité en principe, mais pour lequel des aspects de sûreté avaient été introduits, Sea France a mis en place un plan à 5 niveaux d'alerte entre une graduation de niveau 1 de risque permanent et le niveau 5 de très haut risque, réel, ciblé, une attaque est possible contre un navire, l'exploitation est sur le point d'être arrêtée. Cette graduation de niveau est toujours en vigueur. Les mesures ont évolué progressivement. Ces plans sont confidentiels. Au niveau 1, il est interdit de prendre des bagages non accompagnés, la passerelle est fermée par une cellule à code. Au niveau 5, il n'y a plus d'embarquement dangereux, espacement des véhicules dans les garages, des périmètres de sécurité autour de tous les points névralgiques à bord, des contrôles précis sont réalisés avant embarquement.

La lutte contre l'immigration clandestine qui n'est pas une lutte sur des sujets de sûreté. Les terroristes ont en effet toujours les meilleurs papiers d'identité au monde. Ils sont difficilement suspectables. L'immigration clandestine a entraîné des mesures ayant des effets positifs en matière de sûreté : la clôture et le contrôle d'accès de la zone portuaire, la mise en place d'un ensemble de contrôle de cargaisons des véhicules frets (CO2, ondes millimétriques, « heart beat ». Les compagnies ont mis en place une 3^{ème} batterie de contrôles qui est à l'embarquement. Le traité du Touquet amène à ce que les contrôles de police soient réalisés au port d'embarquement par les autorités des ports de débarquement. Il y a une nouvelle strate de contrôle.

Cela amène des difficultés opérationnelles. Ces strates superposées sans vision d'ensemble aux intervenants successifs, une sorte de mille feuilles, laisse penser qu'il y a des optimisations possibles en terme d'efficacité, coût et délais de passage de la marchandise et de la clientèle aux ports.

Les contrôles de douanes restent des contrôles à destination. Cela constitue une insuffisance. Les douanes sont dotées d'équipements qui pourraient pourtant être utilisés à l'embarquement.

Le code ISPS avec ses aspects navire et installation portuaire

Pour la partie navire, les audits et plans sûreté sont en cours de réalisation. Les responsables sûreté compagnie sont nommés. Les seconds capitaines seront responsable sûreté navires. C'est un sujet qui avance bien.

Sur l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et son plan sûreté, ce sujet en principe de la seule et totale responsabilité de l'opérateur du port, il y a une imbrication considérable entre les contrôles réalisés avant embarquement et ce qui est fait à bord pour les navires. Cette imbrication oblige à avoir des aménagements par rapport à la théorie ISPS et d'avoir des liaisons étroites entre agents de sécurité portuaire et agents de sécurité compagnie.

L'armateur a besoin d'une fluidité de contrôle. C'est absolument essentiel, ce qui exige une coordination entre la compagnie, le gestionnaire portuaire et les autorités nationales et d'avoir une adéquation du niveau de contrôle au niveau de risque. On ne peut pas se permettre de bloquer le trafic Transmanche pour se faire plaisir. Il faut un grand niveau de cohérence entre sûreté à bord et à terre : à Calais, à bord et à Douvres. Il faut une cohérence de niveaux à Calais et à Douvres simultanément, sinon, l'organisation est une véritable passoire qui n'a aucune utilité. Ceci ne peut en principe se traiter que par des accords bilatéraux.

Les enjeux opérationnels et économiques

Les enjeux opérationnels sont la fluidité et la perception de la sûreté par le client. Il faut que la sûreté soit conçue par du confort et non pas par une crainte. C'est un enjeu opérationnel, faute de quoi il y aura une incidence négative sur le trafic.

Les enjeux économiques. Il y a une série de coûts : sécurisation du port, contrôle d'immigration, mesures de sûreté additionnelles, mesures de réduction de fluidité. Les coûts externes – coûts non liés à la perte de fluidité ou de perception clientèle : la sécurisation du port, les contrôles d'immigration, les mesures de sûreté ont coûté à Calais de l'ordre de 10 millions d'euros d'investissement et coûteront 10 millions de frais de fonctionnement par an.

Qui doit payer quoi ?

Il y a deux payeurs au bout du compte : le contribuable quand c'est la charge de l'Etat et le client. Cela se termine toujours de ces 2 façons après une période d'ajustement plus ou moins longue durant laquelle les opérateurs intermédiaires prennent plus ou moins en charge un certain nombre de coûts dans leur marge.

Il y a 4 types de coûts :

- Les mesures générales de sécurisation des ports (contrôle d'accès, clôtures, personnels) : ce sont des coûts à la charge de l'opérateur portuaire qui se retrouveront un jour ou l'autre dans le tarif ;
- Les installations, équipements et personnels pour les contrôles de police, douane et immigration, les mesures de sécurité particulières de type Vigipirate. Quand c'est une frontière terrestre, l'Etat les prend en compte. L'Etat doit donc le prendre en charge.
- Les installations, équipements et personnels pour les contrôles de sûreté véritablement maritimes. C'est naturellement l'opérateur maritime qui le prendra en charge, qu'il répercutera dans son tarif.
- Les conséquences économiques de niveau 3 du code ISPS (blocage complet) : il faudra trouver des systèmes de type subventions exceptionnelles. Il faut comparer la situation à une situation de catastrophe naturelle.

Les développements à venir

La sûreté génère des contraintes et des coûts élevés. C'est justifié si ces dispositifs sont équilibrés et sans faille significative. Cela signifie que la sûreté des ports et accès portuaire est un sujet important. Il ne sert à rien de sécuriser les navires si le plan d'eau n'est pas sécurisé, si n'importe qui avec un bazooka peut couler un navire de la jetée dans la passe. Il faudra s'interroger aussi sur la sûreté de la traversée quand on n'est jamais à plus de 10 miles des côtes comme dans le cas de la traversée Calais Douvres.

(En complément, vous trouverez le power point de l'intervention dans les documents p. 47.)

DOCUMENTS