

## NAUFRAGE DU « IEVOLI SUN »

Double discours européen sur la complaisance maritime

(6 novembre 2000)

<http://www.monde-diplomatique.fr/dossiers/ievoli/>

On avait oublié que les navires dangereux ne transportent pas que du pétrole. Après la marée noire de l'Erika, c'est la pollution au styrène du Ievoli Sun qui menace les espaces maritimes et littoraux atlantiques. Deux dénominateurs communs aux deux catastrophes :

- les chargeurs sont de grandes sociétés pétrochimiques : TotalFina dans le premier cas, Shell dans le second, qui affichent des bénéfices astronomiques depuis la hausse du prix du brut, mais qui essaient de grappiller quelques dollars de plus en affrétant des navires qui n'offrent pas les garanties de sécurité requises ;

- c'est la même société de classification, l'italienne Rina, qui a délivré les homologations nécessaires aux deux bateaux.

L'affaire de l'Erika, en décembre 1999, avait mis en évidence l'irresponsabilité absolue d'une chaîne de transport maritime opérant dans le non droit et n'obéissant qu'à la logique du profit maximum dans le minimum de temps. Et ce dans le plus total mépris de toute considération autre que financière : mépris de la législation sociale, par l'utilisation de pavillons de complaisance exploitant sans vergogne une main-d'œuvre sous-payée et souvent sous-qualifiée ; mépris des impératifs écologiques et des droits des générations futures par la prise de risques énormes pour les écosystèmes marins et littoraux qu'entraîne le recours à des bateaux-poubelles et aux classifications de complaisance ; mépris de la vie tout court, par la souffrance et la cruauté infligées aux mammifères et oiseaux marins. En bref, un condensé édifiant de l'ultralibéralisme.

L'émotion entraînée par la marée noire avait conduit les pouvoirs publics français et communautaires à, enfin, « bouger ». Il faut reconnaître que la Commission européenne, sous l'impulsion de la commissaire espagnole Loyola de Palacio, a élaboré, une fois n'est pas coutume, des propositions en rupture avec le laissez-faire ambiant. Elle a proposé de renforcer les exigences de la directive 95/21/CE relative au contrôle des navires par l'Etat du port qu'ils fréquentent, en faisant preuve d'une sévérité accrue pour les navires inférieurs aux normes, et en rendant obligatoires (et non plus facultatifs) des contrôles annuels plus étendus sur les navires dits à risque : transporteurs de gaz, navires chimiques, vraquiers, les pétroliers étant soumis à ces contrôles obligatoires à partir de l'âge de 15 ans et non plus de 20 ou 25. Car il n'y a pas seulement des

pavillons et des sociétés de complaisance, il existe aussi des autorités portuaires de complaisance, parfois tout simplement par manque de moyens humains de contrôle, ce qui est, notamment, le cas de la France. M. Lionel Jospin n'avait-il pas déclaré, certes dans un autre contexte, que « l'Etat ne peut pas tout » ? En la circonstance, il pourrait beaucoup - à l'exemple des Etats-Unis - par des mesures unilatérales non contradictoires avec les textes européens.

Autre disposition proposée par madame Loyola de Palacio : l'interdiction programmée des navires à simple coque, étalée dans le temps à partir de 2005.

Troisième initiative : l'actualisation de la directive 94/57/CE relative aux sociétés de classification, dont l'agrément ne devrait pas relever des Etats, souvent peu regardants, mais d'une autorité communautaire disposant de pouvoirs de sanctions sévères.

Bruxelles envisage aussi de diminuer l'opacité du transport maritime en renforçant la banque de données Equasis (développée par la France et par la Commission depuis 1998) pour « pister » la totalité des navires marchands du monde, en recueillant toutes les informations relatives à leur sécurité et à leur qualité de performance, ainsi que de celles de leurs exploitants.

Il est aussi question de créer une structure européenne de sécurité maritime dont la tâche serait d'assurer une uniformisation par le haut - encore une exception à relever ! - de l'organisation et de l'efficacité des contrôles menés au niveau national.

Enfin, et cela mérite aussi d'être souligné, la Commission avance le principe de la responsabilité pour négligence grave, non seulement de l'armateur, mais aussi de l'affréteur. TotalFina et Shell pourraient avoir à payer de leurs deniers les dommages gigantesques qu'ils ont provoqués.

Où en était-on, en ce début novembre, avant que ne coule le Ievoli Sun ? Le 2 octobre, les quinze ministres des transports avaient pris quelques premières mesures : accord sur les directives proposées mais en réduisant la portée, sous la pression des Pays-bas, du Royaume-Uni, du Danemark et de la Grèce (et avec l'appui complaisant de la France !) ; position commune des Etats de l'Union au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) ; disparition progressive des navires à coque à partir du 1er janvier 2003 et jusqu'au 1er janvier 2015, la France ayant accepté cette dernière échéance au lieu de celle de 2008. Le sujet le plus controversé, celui de la responsabilité financière des affréteurs, n'était pas franchement abordé.

On peut se demander pourquoi le ministre des transports, M. Jean-Claude Gayssot, président en exercice du conseil « transports », a voulu ménager la chèvre et le chou en recherchant un consensus à minima, alors qu'il avait la

possibilité de passer « en force » en utilisant la procédure du vote à la majorité qualifiée qui aurait publiquement placé chaque Etat devant ses responsabilités. A l'inverse, les Britanniques, en particulier, ne se privent pas de bloquer toute mesure sociale ou fiscale qui déplaît au patronat ou à la City.

Il reste à voir si l'affaire du Ievoli Sun va précipiter des décisions plus contraignantes que celles déjà prises. Les Etats européens sont pris dans une contradiction intenable : d'un côté, ils veulent renforcer la sécurité du transport maritime ; de l'autre, ils veulent que leurs armateurs et leurs ports restent « compétitifs » face à la concurrence étrangère, mais à partir des critères de cette dernière ; au nom du moins d'Etat, ils ont constamment réduit leurs moyens de contrôle et cédé aux pressions de leurs armateurs, de leurs affréteurs et de leurs autorités portuaires. Finalement, il ne remettent pas en cause la logique ultralibérale qui est celle du transport maritime mondial : celle du primat de la concurrence sur tout autre facteur. La Commission, pour une fois, s'est montrée moins libérale que la plupart d'entre eux !

La France, qui préside l'Union jusqu'au 31 décembre, va devoir sortir de son double discours lors du conseil européen de Nice des 7, 8 et 9 décembre : propos indignés de ses responsables sur le rivages atlantiques, « réalisme » et volonté de consensus, sur la base du plus petit dénominateur commun, dans les conseils des ministres des Quinze.

BERNARD CASSEN.

[Bernard.Cassen@Monde-diplomatique.fr](mailto:Bernard.Cassen@Monde-diplomatique.fr)

« Le Monde diplomatique »