



## Dossier de presse

# Les ARMATEURS FRANCAIS S'ENGAGENT EN FAVEUR DE LA SECURITE MARITIME

## **S O M M A I R E**

- 
- 1** **SECURITE MARITIME**  
Rétablissons quelques vérités !
- 
- 2** **LES ARMATEURS FRANCAIS**  
s'engagent en faveur de la sécurité maritime
- 
- 3** **POSITION D'ARMATEURS DE FRANCE**  
sur les mesures proposées par la Commission européenne  
à la suite du naufrage du Prestige
- 
- 6** **CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT**  
Liste noire et liste blanche  
du Memorandum de Paris (MOU) (24 juin 2002)

## **SECURITE MARITIME**

### **Rétablissons quelques vérités !**

Le naufrage du "Prestige "a remis douloureusement la sécurité maritime à la Une de l'actualité. Les armateurs français ont fortement affirmé à cette occasion leur engagement, ancien et connu de tous, pour une amélioration de la sécurité et de la qualité du transport maritime.

Alors que de très nombreuses analyses et opinions se sont exprimées sur ce sujet, très peu de chiffres ont été fournis pour permettre une évaluation objective de l'évolution de la sécurité maritime sur la durée.

**1** - Le trafic maritime international a augmenté de 35 % en volume en 10 ans, parallèlement au développement du commerce international. Le trafic de marchandises polluantes ou dangereuses (pétrole, produits chimiques) s'est accru de 40% sur la même période. A titre d'exemple, un navire transportant des marchandises dangereuses ou polluantes passe toutes les 30 minutes au large d'Ouessant, soit 17.000 navires par an.

**2** - Les pertes totales de navires ont enregistré une baisse continue entre 1991 (174 navires) et 2000 (95 navires) soit une diminution de 44%, pour une flotte mondiale totale de 40.000 navires.

Cette baisse des pertes totales et accidents est d'autant plus importante que, dans le même temps, le trafic a fortement augmenté. Au total, le facteur de risque a été divisé par 2.

**3** - Les avaries ou accidents affectant des navires pétroliers ont été divisés par 10 entre 1980 et 2000, toutes causes confondues (incendie, collision, échouage, etc .).

**5** - 77 % des pollutions de la mer proviennent des effluents industriels et urbains, 10 % des décharges et 12 % ont pour origine le transport maritime.

**Ce rappel chiffré a simplement pour but d'indiquer que, si beaucoup reste à faire pour améliorer la sécurité maritime -notamment mieux appliquer et contrôler les règles existantes-, de réels progrès ont été enregistrés sur la durée.**

## LES ARMATEURS FRANÇAIS S'ENGAGENT POUR LA SECURITE MARITIME

Les armateurs français ont toujours soutenu les mesures en faveur de la sécurité maritime. L'absence d'implication d'entreprises d'armement français dans les catastrophes montre, de très longue date, ce choix de la qualité et de la sécurité.

Ils le prouvent encore récemment en aidant le Secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer à recruter d'anciens navigants pour étoffer les effectifs d'inspecteurs de la navigation.

Ils le prouvent aussi en exploitant aujourd'hui une flotte renouvelée et rajeunie qui est une des plus jeunes au monde.

### FLOTTE FRANÇAISE

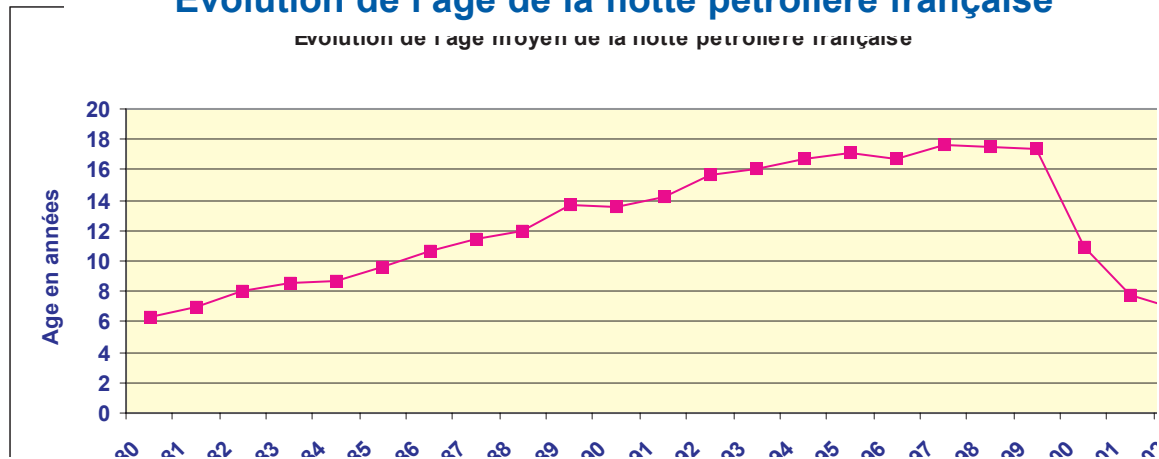
- Avec une moyenne d'âge de 7,9 ans au 1<sup>er</sup> juillet 2002, la flotte française est parmi les plus jeunes des flottes européennes dont la moyenne est de 15,1 ans.

- 30% des navires français ont moins de 5 ans contre 14,5% pour la flotte mondiale.

### FLOTTE PETROLIERE FRANCAISE

Le renouvellement de la flotte pétrolière française, entamé depuis plusieurs années, s'est accéléré. Au 1<sup>er</sup> juillet 2002, la flotte pétrolière française, qui compte 56 navires, dont 49 pétroliers et 7 gaziers, a un âge moyen de 8 ans. C'est une des flottes les plus jeunes de celles de l'Union Européenne, dont la moyenne d'âge est de 16 ans, et l'une des plus jeunes du monde, dont la moyenne d'âge est de 18,6 ans.

### Evolution de l'âge de la flotte pétrolière française



## **POSITION D'ARMATEURS DE FRANCE sur les mesures proposées par la Commission Européenne à la suite du naufrage du Prestige**

**Les armateurs français confirment leur engagement ancien et constant de participer aux actions d'amélioration dans ce domaine. Ils sont favorables à une application rapide et, dans certains cas, à l'accélération des mesures des paquets Erika I et II.**

Ils insistent cependant pour que, l'activité de transport maritime étant par nature internationale, l'élaboration de règles nouvelles, en faveur du renforcement de la sécurité maritime, soit, de préférence, définie au niveau international. Ils comprennent, toutefois, après le naufrage du Prestige, les mesures de police qui ont été prises au niveau national dans la zone des 200 milles, mais souhaitent leur intégration dans un cadre communautaire.

Ils font les propositions suivantes sur les mesures proposées par la Commission Européenne :

### **1 - ACCÉLÉRER L'APPLICATION DES MESURES DES PAQUETS ERIKA I ET II**

#### **Contrôle des navires par l'Etat du Port**

**Le contrôle des navires par l'Etat du Port ne sera efficace que si les Etats Membres se mobilisent pour désigner un nombre suffisant d'inspecteurs disposant de la formation et des compétences requises afin de contrôler au moins 25% des navires, tel que l'exigent les règles européennes en vigueur.**

Armateurs de France soutient et aide, à ce titre, l'action engagée par le gouvernement français qui est de faire appel à des experts vacataires, anciens navigants de la Marine Marchande pour procéder aux inspections prévues.

#### **Contrôle des activités des sociétés de classification**

Armateurs de France est favorable au renforcement du contrôle des activités des sociétés de classification.

#### **Agence européenne de la sécurité maritime**

L'agence européenne de la sécurité maritime permettra une mise en œuvre effective et harmonisée des règles de sécurité. Armateurs de France souhaite que l'agence, qui vient de démarrer ses activités, produise des résultats dès 2003.

### Lieux de refuges

La catastrophe du Prestige confirme la nécessité d'anticiper la mise en place de lieux de refuges, avant 2004, date prévue dans les textes communautaires, et celle, pour les Etats membres, d'établir des plans d'accueil de navire en détresse. Les armateurs français estiment cette action prioritaire.

## **2 - MAINTENIR le CALENDRIER D'ÉLIMINATION DES NAVIRES PÉTROLIERS À SIMPLE COQUE**

Armateurs de France rappelle que le programme de retrait adopté, il y a moins d'un an, avait d'abord été approuvé au niveau international par l'OMI.

A ce stade, il paraît peu vraisemblable que l'ensemble de la communauté internationale accepte un nouveau calendrier d'élimination des navires simple coque. De même, une telle mesure qui s'appliquerait aux navires battant pavillon d'un Etat membre conduirait nécessairement les armateurs à "dépavillonner" en choisissant d'immatriculer leur navires dans d'autres Etats.

Armateurs de France considère que toute modification de ce programme devrait faire l'objet d'une analyse économique préalable sur son incidence sur le ravitaillement énergétique.

**Armateurs de France rappelle de plus, qu'au delà de l'âge du navire, il faut retenir, pour apprécier le degré de sécurité d'un navire, la qualité de son entretien et ses conditions d'exploitation qui, s'ils font l'objet de défaillances, peuvent rapidement constituer un risque et engendrer un grave accident et ce qu'il s'agisse d'un simple ou d'un double coque.**

## **3 - MIEUX RESPONSABILISER et CONTRÔLER L'ENSEMBLE DES INTERVENANTS, ET NOTAMMENT LES ETATS DU PAVILLON**

L'opération de transport maritime met en jeu de multiples intervenants. **Chaque maillon de la chaîne doit être mieux responsabilisé et contrôlé par une action continue.**

Les mesures européennes et internationales adoptées après la catastrophe de l'Erika ont essentiellement concerné les armateurs, les sociétés de classification, chargées du contrôle des navires, et les Etats du Port. Ce ne sont pas les seuls intervenants, loin s'en faut.

**Un renforcement des autres maillons de la chaîne (Etat du pavillon, affréteur, assureur) reste à faire. C'est notamment le cas des Etats du pavillon dont le rôle essentiel pour la sécurité maritime a été trop souvent perdu de vue.**

Le droit international définit que tout navire doit avoir un pavillon et tout Etat peut accorder le sien. Certains Etats, souvent dans les pays en développement, sont loin de veiller au respect des règles internationales de sécurité liées à cette immatriculation : absence d'Administration maritime, délégation de la fonction de contrôle à des sociétés privées elles-mêmes insuffisamment contrôlées. L'audit des Etats du pavillon qui s'engage au sein de l'OMI est une première étape mais il faudra aller au-delà et durcir les obligations et les sanctions applicables aux Etats défailants.

Parallèlement des programmes de coopération devraient leur être proposés en vue de créer de véritables administrations maritimes.

#### **4 - PAYER le TRANSPORT MARITIME A SON JUSTE PRIX : celui de la QUALITE et de la SECURITE**

Il faut responsabiliser les affréteurs. Les navires sous-normes n'existeraient plus s'ils ne trouvaient personne pour les affréter. Le transport maritime doit être payé à son juste prix et pas à celui de l'intervenant le moins scrupuleux.

#### **5 - MODIFIER la PROPOSITION concernant LE TRANSPORT DES PRODUITS PETROLIERS LES PLUS LOURDS**

Armateurs de France accepte la mesure d'interdiction de transport des produits pétroliers les plus lourds dans les navires à simple coque.

L'extension du champ d'application du régime spécial d'inspection (CAS) aux navires transportant des produits réchauffés pourrait, par ailleurs, être mise en place. Cette mesure répondrait, en effet, beaucoup plus à l'objectif poursuivi par l'ensemble des parties concernées, qui est de prévenir toute nouvelle pollution en luttant contre les navires qui ne répondent pas aux normes européennes et internationales.

# CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT

## Liste noire et liste blanche du Memorandum de Paris (MOU) (24 juin 2002)

*Le Memorandum de Paris (MOU) publie régulièrement une liste noire, une liste grise et une liste blanche des pavillons. Ces listes sont établies sur la base des inspections faites par l'Etat du Port. La liste noire contient les pavillons qui ont présenté les déficiences les plus nombreuses et les plus graves pour la sécurité maritime. La liste blanche est celle des pavillons qui ont montré le moins de déficiences et dont les déficiences ne mettent pas en cause la sécurité maritime.*

### Liste NOIRE

Pavillon	Inspections 1999-2001	Détentions 1999-2001	% de Détentions/ Inspections
Albanie	85	44	51,76%
Bolivie	63	33	52,38 %
Sao Tome et Principe	98	46	46,93%
Honduras	283	101	35,68%
Algérie	201	68	67,52%
Liban	251	83	33,06%
Georgie	114	37	32,45%
Cambodge	698	196	28,08%
Syrie	407	108	26,53%
Turquie	2253	548	24,32%
Belize	433	104	24,01%
Lybie	87	24	27,58%
Tonga	30	10	33,33%
Roumanie	186	46	24,73%
Maroc	194	43	22,16%
St Vincent et Grenadines	2213	378	17,08%
Egypte	228	40	17,54%
Ukraine	790	116	14,68%
Malte	4934	527	10,68%
Panama	5004	526	10,51%
Inde	239	31	12,97%
Chypre	4167	397	9,52%
Azerbaïdjan	124	15	12,09%
Bulgarie	310	32	10,32%
Russie	2668	212	7,54%

### Liste BLANCHE

Pavillon	Inspections 1999-2001	Détentions 1999-2001	% de Détentions/ Inspections
Barbades	266	11	4,13%
Pologne	285	12	4,21 %
Grèce	1409	77	5,46%
Bahamas	3164	194	6,13%
Iles Marshall	413	18	4,35%
Hong Kong	382	16	4,18%
Antigues et Bermudes	3005	161	5,35%
Autriche	134	3	2,23%
Japon	86	1	1,16%
Bermudes	203	6	2,95%
Luxembourg	162	4	2,46%
Singapour	652	27	4,14%
Chine	319	10	3,13%
Ile de Man	465	12	2,58%
Libéria	2659	108	4,06%
Israël	75	0	0%
Norvège	2665	97	3,63%
France	289	6	2,07%
Irlande	198	3	1,51%
Pays-Bas	2617	84	3,20%
Allemagne	1609	48	2,98%
Danemark	1327	38	2,87%
Suède	821	16	1,94%
Finlande	506	6	1,18%
Royaume-Uni	644	6	0,93%