

Club Energie-Mines

LE TRANSPORT MARITIME DES MATIERES ENERGETIQUES : REALITES ET DANGERS

Paul LATREILLE
Commissaire délégué aux Transports Maritimes

Guy DELSAUT
Affréteur, BP

JEUDI 1^{er} AVRIL 2004 à 18H30

Rapporteurs : Pierre-Luc Lanteri-Minet (E 83), Olivier Choffrut (P00)

Guy Delsaut, Directeur des approvisionnements BP pour la France et le Benelux a présenté la procédure d'autorisation des navires « ship vetting » au sein de BP. Cette procédure est le passeport indispensable pour qu'un navire soit affrété par BP. Elle s'intègre dans la politique globale du groupe BP en matière de Santé Sécurité Environnement (connue sous le vocable anglo-saxon HSE Health, Safety, Environment).

Guy Delsaut a captivé l'auditoire par son témoignage d'ancien commandant de navires.

Pour BP le risque maritime est un risque majeur dont l'impact, au delà des conséquences sociales et environnementales, peut causer des pertes allant jusqu'à 50 Millions de dollars (chiffre donné pour un baril à 25 dollars). Le risque encouru est donc hors de proportion avec d'éventuelles économies faites en le prenant.

Une équipe d'anciens navigants et architectes navals est basée à Londres ; elle a en charge l'inspection et l'autorisation des navires pour l'affrètement ou la construction. Les inspections portent également sur les ports de chargement.

L'autorisation est attribuée pour 6 mois et le verdict est clair : approbation ou refus (il n'y a aucune dérogation). Cette procédure ne se substitue pas à la classification des navires par les sociétés spécialisées, toutefois, dans la pratique, les sociétés pétrolières échangent entre elles les bases de données relatives à ces navires.

Guy Delsaut conclut sur une analyse des incidents rencontrés sur les navires. Vingt pour cents des incidents sont d'origine humaine et relèvent donc du « management de la sécurité » : personnel, parfois peu formé et non sensibilisé aux gestions de crise. Il met en garde l'auditoire sur le recours croissant à de la main d'œuvre étrangère, ainsi que sur la tendance chronique à réduire les effectifs (équipage réduit de moitié ces vingt dernières années).

Paul Latreille, Commissaire délégué aux Transports voit dans le 11 septembre le début d'une prise en compte croissante du risque maritime, qui va au delà du risque industriel et touche donc le concept global de **sûreté** maritime. En effet, à la notion de « **sécurité** maritime » qui se limite à la simple protection contre les risques dits industriels, s'est substitué le concept de « **sûreté** maritime » au sein des Etats, qui a pour objet de prévenir les actes de malveillance depuis le vol jusqu'au terrorisme.

Le 11 septembre a marqué une rupture majeure dans les conceptions traditionnelles de la sûreté maritime, face à un terrorisme de type nouveau.

Avant le 11 septembre, le terrorisme se manifestait par des actions coordonnées et ciblées sur certains pays isolés et frappait successivement les moyens de transport : métro (attentat fin des années 80 début 90 à Paris), avion (détournement en 1995 de l'airbus Air France pour l'Algérie), trains (tout récemment à Madrid), ... le maritime semblait jusque-là épargné.

Avec le 11 septembre, le terrorisme se mondialise en menaçant l'ensemble des Etats et cherche des actions spectaculaires.

De par ses spécificités, le transport maritime pourrait être une cible de choix pour le terrorisme : transport de personnes, de marchandises, installations portuaires ; nocivité, inflammabilité, grandes quantités des substances transportées ; risques en mer, dans les ports, sur les fleuves... De plus, les tentatives de sécurisation et de restriction, déjà difficiles dans ce milieu naturel, sont mal ressenties par les marins qui considèrent la mer comme un espace de liberté.

Ainsi, si le terrorisme, dont l'essence et la finalité restent la déstabilisation d'un pays, n'a pas beaucoup touché le transport maritime, ce dernier demeure une cible potentielle.

Cette évolution conceptuelle s'est concrétisée, aux Etats-Unis d'Amérique, par un durcissement de la politique appliquée aux navires et aux ports : obligation de fournir des indications sur les chargements 24 heures avant le débarquement sur le territoire national quelle que soit la nationalité du navire, évaluation autonome de la sécurité/sûreté des ports, etc.

Au niveau de l'Organisation Maritime Internationale ont été adoptées des règles relatives à la sûreté des navires et aux ports connues sous le nom de code « I.S.P.S. ». La Commission européenne les a reprises par le règlement sûreté (31 mars 2004) et va même plus loin en créant une agence chargée d'inspecter la conformité des Etats – membres aux règles de l'I.S.P.S. La France a établi en outre une nouvelle version du plan VIGIPIRATE qui intègre mieux le volet maritime.

On retient de ces deux exposés que le risque maritime mobilise autant les entreprises que les Etats face à un terrorisme qui n'a pas de frontière, tout comme la mer.

Pierre-Luc Lanteri-Minet (E 83)

Olivier Choffrut (P 00)