

Communiqué de presse du 4 février 2007

MSC Napoli Premières leçons de la bonne coopération franco-britannique

Quelques jours de réflexion et d'analyse après l'accident du *MSC Napoli*, l'Institut Français de la Mer, fort des compétences publiques et privées réunies dans ses instances, est en mesure d'une part, de faire un premier « constat général », et d'autre part, d'attirer l'attention sur cinq leçons que l'on peut déjà tirer, de manière non exhaustive, de l'événement et de ses suites concernant la gestion de crise.

Le constat général

Le fait que le navire ne sombre pas au beau milieu de la Manche a été évité grâce à la parfaite organisation du processus d'évaluation et de décision, la compétence des différents intervenants, le courage et la détermination des opérationnels sur place et la réaction positive des Britanniques, tous éléments qui ont permis de gérer l'événement dans les meilleures conditions et d'éviter le pire.

Le rodage des procédures, la bonne connaissance et la confiance entre les différents partenaires, le fait que chacun joue son rôle propre et à sa place, en même temps qu'un dialogue permanent sont aussi des gages d'efficacité qui ont été bien mis en évidence.

Les cinq leçons

- « Première » dans son genre depuis la mise en œuvre de nouvelles règles (zones refuges, mécanismes de décision en cas de crise) la coopération bilatérale entre la France et la Grande-Bretagne a fonctionné de façon satisfaisante. Il importera d'ailleurs de formaliser la manière positive dont ont été franchies de manière créative et dans l'urgence les différentes étapes opérationnelles par les autorités publiques des deux pays.
- Il est apparu clairement, comme cela est d'ailleurs nécessaire, qu'aucune instance, y compris le Sosrep britannique (l'instance porteuse de la décision outre-Manche) ne peut décider d'une zone refuge - comme il l'a fait de manière remarquable - sans avoir

l'appui ou l'accord ou le soutien ou la délégation - qu'elle soit préalable ou dans l'action - de l'autorité politique responsable et démocratiquement représentative. *L'indépendance absolue n'existe pas, et ne peut, ni ne doit exister. Si nécessaire l'autorité démocratique ultime doit assumer choix et responsabilité, ce qui est une bonne chose.*

- Il est donc avéré, dans le cadre des discussions en cours concernant en particulier le « troisième paquet européen de sécurité maritime » présenté par la Commission, que ce qui compte n'est pas l'affichage (ou non) d'une indépendance de décision dont l'expérience prouve qu'elle n'est pas réaliste, mais l'existence de mécanismes de décision et de choix clairs, efficaces, incontestables et rapides dans chaque État membre. C'est sur cet aspect d'abord que doit ou devrait se concentrer la Commission. En ce qui concerne la sécurité maritime proprement dite, tout le reste est subsidiaire (sauf la réactivité des circuits d'exécution une fois la décision prise) y compris la présentation qu'en fait chaque pays en fonction de son histoire, de ses traditions, de ses particularités et de sa sensibilité.
- Il pourrait être utile, au niveau des procédures, que soit reconnue, entre les différents pays susceptibles d'avoir à faire face ensemble à une menace de naufrage et de pollution maritime, l'importance première de l'avis du responsable coordinateur sur zone, lui-même devant donner toute priorité aux aspects nautiques objectifs.

En ce qui nous concerne l'organisation française (Secrétariat général de la Mer et préfets maritimes) a bien fait ses preuves. On peut en outre considérer dans le cas où le navire aurait dû être échoué sur une côte française, que la bonne articulation entre les préfets maritimes et les préfets terrestres aurait très probablement permis de gérer l'accueil du navire, et aussi de maîtriser et de protéger sa cargaison dans de bonnes conditions dès lors que tous les responsables étaient mobilisés.

