Institut Français de la Mer
Article paru dans la revue **L'ENA hors les murs**
n° 344 de septembre 2004

Sécurité maritime et liberté de navigation

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer,
Représentant de la France à l'Agence européenne de sécurité maritime

Sous prétexte que certaines initiatives unilatérales restrictives, tel l'Oil Pollution Act de 1990, ont été politiquement justifiées, utiles, puis étendues à des ensembles régionaux (voire à l'Organisation maritime internationale (OMI), c'est-à-dire de toutes les mers du globe) on oppose volontiers l'indispensable exigence de sécurité maritime au maintien du principe ancestral de liberté de navigation.

Ainsi en fut-il pour l'accord de Malaga par exemple, interdisant - peu après le naufrage du Prestige - le passage dans les eaux françaises et espagnoles des pétroliers de plus de 15 ans transportant du fioul lourd. Règle adoptée ensuite par toute l'Union européenne.

Or cet énième débat sécurité/liberté exhale, de manière pas toujours honnête ou désintéressée, un parfum d'idéologie où la passion des uns se nourrit de l'intransigeance des autres. Avec le risque que l'extrémisme empêche ou retarde l'indispensable émergence universelle des règles, contrôles et sanctions qu'exigent sécurité maritime et protection de l'environnement marin.

C'est d'autant plus regrettable que par ailleurs, en dépit des apparences ou inévitables délais d'application, la sécurité et la qualité maritime progressent enfin vague après vague. À telle enseigne qu'après avoir été convaincu que nous verrions la victoire de la complaisance sur les mers, je le suis aujourd'hui que la qualité et la sécurité triompheront finalement. Certes en tant qu'armateur pétrolier fier de ce métier, ou représentant de la France à la « nouvelle » Agence européenne de sécurité maritime, ou encore président de l'Institut Français de la Mer (qui rassemble des potentiellement pollueurs et des potentiellement pollués) je ne me fais pas d'illusion ! Cela prendra du temps, il y aura encore des bavures, des scandales, des découragements, mais le mouvement vers la qualité est bien irréversible...

Et puis il vaut mieux prendre le temps de bien travailler pour garantir le « résultat », qu'agir superficiellement en transformant la guerre contre les vrais « voyous de la mer » en une simple incantation électoraliste. Or les mesures que tous les « bons » attendaient depuis cinquante ans - sans plus y croire - sont en train d'entrer effectivement dans les faits (que ce soit dû à *l'Erika*, au *Prestige*, à la volonté européenne, à celle de la France, n'étant en outre pas indifférent).

Complémentairement, il est tout aussi essentiel que les nécessaires écorchures à la liberté des mers soient faites avec le seul souci des exigences de sécurité, de lutte anti-pollution, et avec la volonté pédagogique d'en faire comprendre et accepter les raisons et enjeux.

Liberté et sécurité de la mer sont-elles compatibles ?

La mer doit ainsi rester un espace de liberté *pour ceux qui la respectent* et contribuent depuis des siècles au développement pacifique des échanges commerciaux et culturels, sachant par ailleurs que les perversités d'un principe de précaution mal appliqué pourraient être pires encore que celles d'une liberté insuffisamment contrôlée.

Nul doute que les raisons de polémiquer sur ce sujet ou de se lancer des anathèmes sont nombreuses :

- D'un côté, les arguments pour ne pas « toucher » trop à la liberté des mers paraissent incontestables. Culturellement ils sont rappelés avec plus de vigueur et de foi par les pays du nord ou les anglo-saxons (malgré le fameux « Homme libre, toujours tu chériras la mer ! » de Baudelaire). Ce sont d'abord la paix, indubitablement mieux garantie par des mers libres ; puis les progrès générés, les richesses créées et mieux réparties - quoi qu'on en dise - grâce à la *freedom of trade.* C'est au fond l'antique sagesse athénienne relayée par Grotius, et très soigneusement préservée par nos ascendants au cours des siècles. C'est aussi la crainte que toute atteinte non juridique au droit existant, en particulier au droit conventionnel international maritime, puisse rapidement dégénérer d'une part en une anarchie des mers dont profiteront encore mieux les opérateurs véreux, les pavillons douteux, les pirates… et d'autre part en une remise en cause très dangereuse du principe selon lequel « la loi est la loi », ouvrant la porte à toutes les dérives.

De l'autre les arguments en faveur d'une avancée moins prudente interpellent tout aussi vigoureusement. Il s'agit en effet de protéger un patrimoine de l'humanité menacé, souvent de manière criminelle, volontaire, inexcusable. On sait maintenant qu'il y a des « dommages irréversibles à l'environnement », que la prévention est infiniment plus efficace et dix ou vingt fois moins onéreuse, qu'il faut donc agir (y compris unilatéralement et parfois sans attendre une OMI trop lente), en commençant par le faisable « tout de suite » (par exemple, arrêter les navires à risques - ou le paraissant - même si les industries de bord de mer ou fluviale polluent huit fois plus que les pétroliers, même si les cargaisons maritimes pétrolières arrivent pour 99,9 % à bon port, même si ce sont quelques « pourris » seulement qui font l'image et le marché maritime). Et l'urgence est telle que cette façon de lutter, risquant de générer quelques bavures gênantes ici ou là, est légitime… quoique n'étant pas forcément, pas toujours (pas encore) rigoureusement légale. D'ailleurs les remous créés par l'accord de Malaga se sont apaisés dans l'indifférence voire la compréhension générales ? Et puis au nom de quoi un navire douteux et transportant une cargaison « agressive » pour l'environnement, aurait-il droit au « passage inoffensif »?

Mais sans que chacun en ait bien conscience, ce débat est déjà quelque peu dépassé. D'abord parce qu'il est clair par exemple que les Scandinaves ou les Anglo-Saxons, ou certains Grecs, qui mettent en avant le principe de liberté auquel ils sont très attachés, ne sont pas pour autant complaisants sur la qualité ou la sécurité, bien au contraire ; de même résumer les pays latins ou du sud à des interventionnistes liberticides par nature car ils mettent en avant le principe de sécurité, est tout aussi ridicule. Je peux d'ailleurs en témoigner au niveau de l'Agence européenne de sécurité maritime où chacun se bat maintenant pour un monde où liberté (fluidité) et sécurité se soutiennent l'une l'autre au lieu de se contrebattre.

Débat dépassé aussi car le sens de l'histoire est clair. En effet, de toutes parts la fluidité absolue de navigation « prend l'eau », sans que cela représente à chaque occasion une menace pour la liberté. Et c'est bien ainsi car dans le domaine maritime comme dans les autres, la liberté non encadrée est créatrice de concurrence déloyale où « la mauvaise monnaie chasse la bonne ». On retombe donc rapidement dans le schéma classique où la défense de la sécurité maritime, au lieu d'être menaçante par nature, doit être vertueuse en fluidifiant le commerce *entre bons opérateurs*, et/ou en forçant les « mauvais » à s'aligner sur les vrais professionnels ou à « quitter le métier ».

À preuve, quelques mesures, impensables il y a peu mais en passe d'être acceptées par tous, modifiant – sans l'entraver vraiment – l'ancienne façon de naviguer (au plus court, au plus vite). Citons de façon limitative mais exemplaire les « zones de protection écologique » et les très prochaines « zones maritimes particulièrement vulnérables » comportant obligation pour les opérateurs douteux de se déclarer, ou de « contourner » ; l'existence des rails de trafic (*Vessel Traffic System* - VTS), améliorés et renforcés récemment sur nos côtes ; les contrôles dans les ports (multiplication des *Port State Controls* - PSC et autres *vettings*[1]) qui rallongent les escales et accroissent les attentes sur rade. Ou dans un autre registre, les mesures « sûreté » juste entrées en vigueur tant dans les ports que sur les navires (Interface Ship & Port facility Security code ou ISPS code) qui sont une indéniable restriction de liberté etc.

La fluidité de la navigation est-elle donc menacée à terme?

,En fait je suis sûr que « les caravanes maritimes continueront de passer » mais qu'il nous faudra concilier a) la sauvegarde d'une planète réellement menacée b) la nécessité de commercer c) le souci permanent d'éviter à la fois les pièges de l'angélisme et ceux du cynisme d) par une application ferme et contrôlée des règles, décourageant vraiment les criminels, mais aussi conçue et effectuée avec suffisamment d'équilibre et de discernement pour que ne partent pas les bons

[1] Contrôle donnant lieu à certificat de conformité à des spécifications techniques. Ndlr

opérateurs. En effet si la crainte du « lynchage » (et non de la justice) pousse les acteurs professionnels consciencieux à quitter la mer, nul doute que ce sont à la fois la sécurité et la liberté qui y perdront in fine.

Donc ne regrettons pas que le terrorisme intellectuel ait changé de camp. Il vaut quand même mieux que s'expriment à la fois les chantres de la qualité et ceux qui s'inquiètent pour les libertés que, comme ce fut trop souvent le cas, ceux qui invoquaient la liberté pour justifier leur laisser-aller !

IFM
Institut Français de la Mer