

Visites de sécurité : confiées au privé ?

Pour soulager les Centres de sécurité, il serait appelé en renfort pour inspecter les navires. LA CGT s'inquiète.

« Les visites annuelles des navires français pourraient être confiées aux sociétés de classification et non plus aux Centres de sécurité des navires », révèle le syndicat CGT des marins du grand Ouest. Les sociétés de classification, comme Veritas, se substitueraient au personnel des Affaires maritimes. Et le syndicat de s'inquiéter d'un système « qui laisse naviguer des navires comme l'Onyx, le Prestige, l'Erika. »



Jean-Yves Desfoux

Il n'y aurait plus qu'une visite de sécurité par an.

Un projet de décret

Il y a, en effet, un projet de décret qui transférerait dans le droit français les dispositions du paquet Erika 3 et imposerait un supplément d'obligations et de charges aux pays de l'Union européenne. Les agents des Centres de sécurité se verront confier de nouvelles tâches. Comme le contexte n'est pas favorable aux recrutements dans la fonction publique, le gouvernement cherche, en contrepartie, à les soulager d'autres missions, comme les visites annuelles des navires.

D'autant que c'est déjà une demande de beaucoup d'armateurs qui verraient ainsi le nombre des visites réduites de deux - la société de classification, plus le Centre de

sécurité - à une par an. Le texte européen prévoit, par ailleurs, que les pays qui appliquent déjà ce système exerceront des contrôles a posteriori inopinés, pour vérifier que le travail est bien fait.

Pas assez pour convaincre la CGT : « **Même si les Centres de sécurité se posent parfois trop de questions avant d'arrêter un navire, ils sont plutôt libres vis-à-vis des armateurs. La société de classification, elle, est payée par l'armateur, qui est son client.** » Selon le syndicat, tous les armateurs et non des moindres ne seraient pas favorables à un changement qui induirait, notamment, un coût supplémentaire.

Raymond COSQUÉRIC.

Navires de pêche. Qui voudra bien les contrôler ?



La direction des Affaires maritimes, qui réfléchit actuellement à une nouvelle organisation du contrôle réglementaire des navires, est bien embêtée pour les unités de pêche, notamment les navires inférieurs à 12 m.

Alors que les sociétés de classification des navires pourraient prochainement être habilitées à contrôler les navires de commerce battant pavillon français (à l'exception des navires à passagers) à la place du centre de sécurité des navires, qui acceptera de s'occuper des navires de pêche et notamment des plus petites unités de moins de 12 m ? Là encore, les autorités sont à la recherche d'une solution. L'État français ne souhaite plus assurer ce contrôle et aimerait bien confier la tâche aux mêmes sociétés de classification-certification. Mais, contrairement aux juteux contrats du commerce, ces visites annuelles et les différents contrôles de conformité à la pêche ne sont pas aussi rému-

nérateurs. Elles sont surtout consommatrices de temps et de personnel.

De sources concordantes, les sociétés de classification ne sont pas du tout disposées à récupérer le contrôle de ces petits navires de pêche. Assistera-t-on, alors, à un système de contrôle à deux vitesses ? Cette situation montre, dans la nouvelle organisation proposée par l'autorité maritime, la prééminence du lien et du rapport commercial entre ces sociétés de contrôle et leurs clients. Au cœur d'un domaine qui, au contraire, doit s'effectuer dans un parfait esprit d'indépendance et un climat parfaitement désintéressé.

Stéphane Jézéquel

Heureusement que ce n'était que le Lloyd's Register !

La « marche arrière toute » du Lloyd's Register venu au chevet du ferry Pentalina B, mouillé en rade de Brest, après une voie d'eau importante, a de quoi faire frémir. Si l'une des plus grosses sociétés de classification de navires, pour ne pas dire la plus importante et la plus prestigieuse au monde, a laissé naviguer un tel rafiot, on ose à peine imaginer le sérieux de toutes les autres qui pataugent dans les eaux huileuses d'un milieu volontairement opaque. Une certaine société italienne (la Rina) avait allègrement fermé les yeux sur les fragilités structurelles de l'Erika... Comment peut-on continuer à cautionner un système où c'est l'armateur lui-même qui choisit et rémunère la société qui lui donne l'autorisation de naviguer ? Si le bilan n'est pas en sa faveur, il en choisit une autre ! Il n'y a pas que les bateaux qui prennent l'eau. Le système est, lui aussi, à revoir de pont en cale.

Mais voilà qu'à Brest, le respectable Lloyd's Register fait amende honorable, après que le centre de sécurité des navires de Brest l'a mis clairement devant ses responsabilités. Pour une fois que l'on pointe du doigt la société émettrice des autorisations de naviguer plutôt que l'armateur !

Après cette bourde monumentale, on pourra toujours dire que l'erreur est humaine. Bien sûr. Pour un navire autorisé par les Anglais à naviguer seulement par « beau temps », sans aucune autre précision... Évidemment, en plein hiver, entre l'Écosse et le Portugal, il fait toujours beau, le golfe de Gascogne est toujours bien tranquille.

Stéphane Jézéquel