

## ***ERIKA – PRESTIGE .... DES CATASTROPHES ANNONCEES***

Le naufrage du Prestige, comme celui de l'Erika, n'est pas dû à la fatalité, ni à une erreur humaine de l'équipage. La marée noire qui endeuille aujourd'hui la Galice, comme celle qui a sévi il y a 3 ans en Bretagne Sud, a pour point de départ le principe du " toujours moins cher ", et pour responsables les organismes internationaux (dont l'Europe), les Etats (dont la France), les donneurs d'ordre (dont Total), qui appliquent et font appliquer cette règle.

Conséquence de ce principe de "saine " concurrence : Les navires construits au Japon pour durer 15 ans comme Erika ou Prestige naviguent toujours 25 ans après. Les armateurs utilisent le pavillon de complaisance, entretiennent les navires a minima, utilisent comme pièces de rechange des copies des pièces d'origine, louent à bas prix leurs marins auprès de marchands d'hommes. Marins qu'ils font travailler plus de 60 heures par semaine 9 mois de suite.

Il ne faut pas se contenter de réparer les dégâts après coup, mais remonter aux causes, qui sont ici connues. Rien ne sera vraiment changé tant que l'on en aura pas fini avec de principe mortifère du toujours moins cher.

Mais en attendant, il faut que soient mis en place les garde-fous destinés à protéger les vies des marins, la mer, les côtes.

Les armateurs immatriculent leurs navires dans les Etats les plus laxistes. Les Verts proposent donc une amélioration des règles, des contrôles, des moyens, au niveau mondial, Européen, Français.

Si les Conventions mises en place par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) étaient appliquées, le transport maritime serait beaucoup plus sûr. Les gouvernements des Etats maritimes les plus industrialisés ont une lourde responsabilité. Ils tardent à ratifier les nouvelles conventions, et à la faire passer dans leur droit interne (ainsi la France vient seulement de légiférer pour application de la convention Marpol qui prévoit depuis 20 ans la mise en place dans les ports d'équipements pour recevoir et traiter les déchets de navire).

Les Verts ont soutenu les propositions de remplacement des pétroliers simple coque par des double coque. L'OMI a mis en place un calendrier de retrait semblable à celui des USA avec une date butoir d'application. Mesure insuffisante, vu l'état des navires âgés actuels. Mais les Etats ne sont pas obligés d'attendre cette échéance pour interdire dans leur zone les pétroliers à simple coque. La France doit légiférer dans ce sens.

Même insuffisantes, les mesures existent donc, qui permettent de lutter contre les navires sous-normes. Encore faut-il les appliquer !

Les Verts exigent des pouvoirs publics que les contrôles dans les ports prévus par la Directive Européenne, soit 25% des navires qui font escale. De 15% en 1999, ces inspections sont passées à 9% en 2001 !

Autre demande des Verts, la mise en commun au niveau Européen, des moyens de contrôle et d'action en mer, au sein d'un corps de garde-côtes Européen. Sans attendre il est possible de nous protéger avec une loi étendant notre zone d'intervention en mer jusqu'à 200 milles sur la base du droit à la protection des ressources, et un accroissement des moyens.

Il n'y a pas de bon navire avec un équipage mal traité. Les Verts attendent des inspecteurs que les contrôles ne portent pas seulement sur le matériel mais aussi sur les conditions de travail et de repos. Il serait temps que les Etats Européens (dont la France) ratifient les conventions BIT relatives aux gens de mer. La législation française doit permettre aux marins étrangers d'obtenir droit devant les tribunaux français, et il faut en finir avec le pavillon KERGUELEN, complaisance sous pavillon français.

Pour la réduction des risques et l'amélioration de la situation des marins, les Verts ont fait "25 propositions pour qu'il n'y ait plus jamais d'Erika ", ils les ont porté au Parlement Européen, ils avancent aujourd'hui deux propositions de loi, ils sont solidaires des populations de Galice, et des marins victimes des armateurs pirates.

Jean-Paul Declercq  
Commission mer / gestion du littoral des Verts  
Capitaine au long cours  
Docteur en droit