

L'Organisation maritime internationale conteste les règles européennes sur les pétroliers

Efthimios Mitropoulos, nouveau secrétaire général de l'OMI, confie au *Monde* son scepticisme quant à l'efficacité de la double coque imposée par l'UE

LONDRES

de notre correspondant

« Une industrie planétaire doit être réglementée à l'échelle planétaire. » Pour Efthimios Mitropoulos, nouveau secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), « le transport maritime, par nature, est global et non pas régional. L'Organisation maritime internationale est le seul organisme mondialement reconnu chargé de réglementer cette activité. Je ne pense pas que l'Union européenne veuille délibérément nous porter préjudice. Mais, dans les faits, les mesures unilatérales de Bruxelles contre des navires qui ne battent pas pavillon européen constituent une menace pour l'ensemble du commerce maritime. »

M. Mitropoulos expose sobrement son hostilité aux mesures

strictes adoptées en mars par les Quinze à la suite du naufrage du *Prestige*, fin 2002. Elu à la quasi-unanimité, grâce notamment à l'appui de l'UE, cet ancien officier de la marine marchande doit remplacer, début 2004, le vétéran canadien William O'Neill à la tête de l'organisation onusienne installée à Londres, qui regroupe 162 pays.

Dans son premier entretien à la presse depuis son élection, le 18 juin, l'ancien contre-amiral des gardes-côtes grecs, âgé de 64 ans, rejette la décision de Bruxelles d'interdire le transport de pétrole lourd par des pétroliers à simple coque, tout comme l'accélération de l'élimination des navires pétroliers âgés. Certes, les boulettes de fioul du *Prestige* continuent à s'échouer sur les côtes. Les Bahamas – pavillon d'immatriculation

du tanker – traînent à remettre leur rapport d'enquête. Pour ses détracteurs, en particulier Madrid et Paris, l'OMI s'encombre de toutes les pesanteurs administratives propres aux organisations internationales. Ainsi, la question des zones de refuge et l'interdiction aux pétroliers de zones vulnérables à la pollution ont été mises à l'ordre du jour de l'assemblée générale de l'OMI qui se déroulera en novembre.

« GRANDES GUEULES »

« Il faut accepter le fait que des bateaux ne respectent pas les normes les plus élémentaires » : notre interlocuteur, membre du secrétariat général de l'OMI depuis 1979, accepte à la rigueur qu'il existe des « voyous des mers », comme l'a dit Jacques Chirac, mais pas d'être mis

au banc des accusés par la France ou l'Espagne. Ce spécialiste des problèmes de sécurité en mer, qui jouit d'une honorable réputation d'universitaire, ne cache pas ses interrogations quant à la résistance de la double coque préconisée par la Commission européenne : « Sa mission n'est pas d'améliorer la sécurité des pétroliers, mais de protéger l'environnement en cas de collision de faible intensité. Si la première coque est détruite, la deuxième paroi permet d'éviter le naufrage, mais ce n'est pas une protection en cas d'accident grave. »

La tâche du futur capitaine de l'OMI est de calmer les « grandes gueules » – l'UE, les Etats-Unis, mais aussi les gros pavillons de complaisance, principaux bailleurs de fonds – qui, au nom de mystérieux intérêts, transforment les

conférences en guérillas. Il aimerait imposer sa recette : discrétion, patience, écoute...

Propriétaire grec, équipage du tiers-monde, pavillon des Bahamas et pétrole russe : dans le dossier du *Prestige*, tous les ingrédients qui composent les navires de complaisance sont là. « Il ne faut pas faire trop rapidement l'amalgame entre pavillons ouverts et bateaux poubelles. Il existe des pavillons qui ont une attitude responsable et d'autres qui n'en ont pas », réplique le secrétaire général de l'OMI.

La société de classification American Bureau of Shipping, qui avait approuvé la réparation du *Prestige*, ne déshonore-t-elle pas la profession maritime en raison de ses liens avec le chantier naval chinois chargé du contrat ? « Il ne faut pas généraliser », tempère M. Mitropoulos.

Il y a aussi ce penchant à répéter que la mise en route des réformes décidée par l'OMI prend du temps. Les chantiers navals chinois, coréens ou japonais, par exemple, ne peuvent livrer illico des doubles coques. Les casseurs du sous-continent indien ne sont pas capables de démolir les vieux rafiot à coque unique en un tour de main. Les fabricants de matériels de sécurité ne peuvent satisfaire tout de suite aux demandes des armateurs. Ces derniers, enfin, doivent mobiliser des moyens financiers considérables pour renouveler leur flotte, tâche ardue en raison des faibles marges. Efthimios Mitropoulos aime citer un proverbe grec : « La politique n'est pas l'art du possible mais de savoir ce qui est possible. »

Marc Roche