

Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge

Etabli par

I.G.E.

I.G.S.A.M.

C.G.P.C.

Henri HORNUS
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées

André LE BERRE
Vice-amiral d'escadre (2S)

Pierre ROUSSEL
Ingénieur général du génie rural
des eaux et des forêts

Roger BOSC
Administrateur général de première
classe des affaires maritimes

Vincent ALLAIS,
Ingénieur divisionnaire
des travaux publics de l'Etat

Jean-Yves HAMON,
Inspecteur général
des transports et des travaux publics

Jean-François LEVY,
Ingénieur général
des ponts et chaussées

André GRAILLOT,
Ingénieur général
des ponts et chaussées

Avec la collaboration du Secrétariat Général de la Mer.

Destinataires

**La Ministre de l'écologie et du développement durable
Le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer**



SERVICE DE L'INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT **INSPECTION GÉNÉRALE DES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES** **CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

Madame la Ministre de l'Ecologie
et du Développement Durable

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer

La Défense, le 2 JUILLET 2003

Objet : Mission relative aux navires en difficulté et au recours aux lieux de refuge »

P. J.: Rapport et annexes

Par votre lettre conjointe du 17 janvier 2003 vous avez confié au Conseil général des Ponts et Chaussées, à l'Inspection générale de l'Environnement et à l'Inspection générale des services des Affaires Maritimes, une mission destinée selon la directive 2002/59/CE à préparer des plans pour la réception de navires en difficulté. Le conseil des ministres européens du 6 décembre 2002 a fixé au 1er juillet 2003 la date à laquelle les plans pour l'identification des lieux de refuge pour les navires en difficulté devraient avoir été établis.

L'Inspection générale de l'environnement a désigné pour cette mission:

- M. Henri HORNUS Ingénieur en chef des ponts et chaussées,
- M. André LE BERRE Vice-amiral d'escadre (2S),
- M. Pierre ROUSSEL Ingénieur général du génie rural et des eaux et des forêts.

Le chef de l'Inspection générale des services des Affaires Maritimes, M. Roger BOSC, Administrateur général de première classe des affaires maritimes, est lui même membre de cette mission.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées a désigné pour cette mission:

- M. Vincent ALLAIS, Ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'Etat,
- M. Jean-Yves HAMON, Inspecteur général des transports et des travaux publics,
- M. Jean-François LEVY, Ingénieur général des ponts et chaussées,
- M. André GRAILLOT, Ingénieur général des ponts et chaussées.

La mission a également obtenu la collaboration du Secrétariat général de la mer.

Elle a donné lieu à un rapport complété d'une annexe, joints à la présente.

Cette mission devant être poursuivie par une planification du traitement des navires en difficulté par les "autorités maritimes", c'est à dire les Préfets maritimes en métropole, des éléments de ce rapport leur ont déjà été communiqués, pour qu'ils puissent commencer à le mettre en œuvre immédiatement, selon la décision du CIM du 30 avril dernier.

Il est proposé que la poursuite de la mise en œuvre par ces mêmes autorités maritimes des mesures préconisées par le présent rapport soit officiellement confirmée par le canal du Secrétariat Général de la Mer qui en suivra l'avancement et que, parallèlement, les autorités portuaires des ports de commerce soient saisies par la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral de ces opérations de planifications pour y apporter leur concours.

Pour ce qui concerne la présentation à l'opinion publique des conclusions de la mission et la concertation avec les élus et les populations directement concernées, la mission a transmis des éléments de ce même rapport à Monsieur le chef du service de communication du ministère de l'Équipement pour lui permettre de préparer la campagne de communication.

En ce qui concerne l'information des élus, la mission estime que la communication nationale doit être relayée localement, en concertation entre le préfet maritime et les préfets, pour expliciter les mesures de planification propres à chacun des littoraux concernés. A cet égard, il convient de signaler que trois membres de la mission (MM Roussel, Bosc et Graillot) ont été entendus par la commission d'enquête parlementaire sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité.

Par ailleurs, dans un objectif de complète transparence et compte tenu de l'intérêt qu'il soulève, la mission vous propose de diffuser ce rapport sans attendre le délai traditionnel de deux mois.

La mission se propose de compléter son travail par la transmission, d'ici au 1^{er} juillet prochain

- d'un projet de document destiné à être adressé par le gouvernement à la Commission européenne
- d'un projet de commentaire de nos propositions à l'usage des Ministres.

Ces deux documents présenteront les travaux réalisés par la France et ceux qui sont en cours, ainsi que des éléments de propositions que notre pays pourrait soumettre à ses partenaires.

Le Chef du service
de l'Inspection générale
de l'Environnement

L'Inspecteur général
des services
des Affaires Maritimes

Le Vice Président
du Conseil général
des Ponts et Chaussées

Signé

Signé

Signé

Jean-Luc Laurent

Roger Bosc

Claude Martinand

Diffusion du rapport n° 2003-0031-02

- la ministre de l'écologie et du développement durable	3 ex
- le secrétaire d'état aux transports et à la mer	3 ex
- le secrétaire général de la mer	2 ex
-le directeur de l'eau	5 ex
- le directeur des affaires maritimes et des gens de mer	5 ex
- le directeur du transport maritime, des ports et du littoral	5 ex
- le chef du service de l'inspection générale de l'environnement	2 ex
- le chef de l'inspection générale des services des affaires maritimes	2 ex
- le chef du service de l'information et de la communication du M.E.T.L.T.M.	2 ex
- le président de la 4ème section du CGPC	1 ex
- le secrétaire de la 4ème section du CGPC	1 ex
- MM. GRAILLOT, LEVY, HAMON, BOSC, ROUSSEL, LE BERRE, HORNUS, ALLAIS	8 ex
- archives CGPC	1 ex
- archives IGE	1 ex

Glossaire et signification des acronymes ou abréviations

Assistance :

ce terme peut recouvrir deux acceptions :

- assistance à vie humaine en danger (cas des navires en détresse),
- assistance à navire en difficulté.

Autorité maritime :

en métropole , le préfet maritime; outre-mer , le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, au sens du décret 79-413 du 25 mai 1979, assisté du commandant de la zone maritime;

Autorité portuaire :

l'autorité chargée de la gestion du port, telle que définie dans le code des ports maritimes aux articles R*113-7 et R*121-1 à R*121-6 : c'est le directeur du port, dans le cas de ports autonomes et pour les ports d'intérêt national; dans les ports décentralisés en 1983, on se référera à l'autorité compétente: le président du conseil général pour les ports de commerce et de pêche, et le maire pour les ports de plaisance (article R*614-1 du code des ports maritimes).

B.E.A. Mer:

bureau d'enquêtes techniques après événements de mer.

C.E.D.R.E:

centre d'études, de documentation et de recherche sur les pollutions accidentelles des eaux.

C.I.A.D.T. :

comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire.

CICADMER:

centre d'information, de coordination et d'aide à la décision

C.L.C. :

convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

C.R.O.S.S. :

centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage.

Détresse (Navire en) :

navire en difficulté grave mettant en cause la vie humaine à bord.

Difficulté (Navire en) :

Voir chapitre 3.

DTMPL :

Direction du transport maritime, des ports et du littoral.

Directive 2002-59 :

directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (voir article 20 de cette directive en annexe n°6).

Echouage :

action de mise au sec volontaire d'un navire.

Echouement :

action de mise au sec involontaire, accidentelle d'un navire.

F.I.POL :

fonds international créé par la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

HAP :

hydrohalogénés aromatiques polycycliques.

HNS :

hazardous and noxious substances (voir SNPD)

IFREMER :

institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

I.N.V.S. :

institut national de la veille sanitaire.

INERIS :

institut national de l'environnement industriel et des risques.

I.S.M. (code) : (international safety management code)

soit code international pour la gestion de la sécurité (à bord des navires).

L.L.M.C. 76 :

convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

MARPOL 73/78:

convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif.

M.E.D.D.

ministère de l'écologie et du développement durable.

Mesures de sauvegarde :

toutes mesures raisonnables, prises par toute personne, après la survenance d'un événement pour prévenir et limiter la pollution (extrait de la convention C.L.C. '92); dans ce rapport, le terme est pris au sens élargi : pour prévenir et limiter les conséquences d'un événement.

O.M.I. :

organisation maritime internationale.

O.P.R.C. :

convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

POLMAR :

nom des instructions et du plan français en matière de lutte contre les pollutions marines.

Ratification :

dans ce rapport ce terme (et le verbe ratifier) est utilisé non avec son sens juridique très précis mais au sens générique de l'acte qui conduit un Etat à devenir Partie à une convention ou autre instrument ; il inclut donc la ratification proprement dite, l'approbation, l'accession et l'adhésion

SNPD :

substances nocives et potentiellement dangereuses

S.O.L.A.S. :

convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

SOPEP :

plan de lutte de bord contre la pollution par les hydrocarbures.

S.O.S.R.E.P. :

Secretary of State's Representative : autorité ministérielle britannique (voir § 7.2.1)

U.E. :

Union Européenne.

Z.E.E.:

zone économique exclusive , définie par la convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer(dite de Montego-Bay).

Z.P.E.:

zone de protection écologique définie à l'article 4 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 (exercice des compétences reconnues par le droit international relatives à la protection et à la préservation du milieu marin, à la recherche scientifique marine, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages). Cet article a été inséré dans le code de l'environnement (article L218-81) par la loi n°2003-346 du 15 avril 2003. (note : la création effective d'une Z.P.E. en Méditerranée doit encore faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat non encore adopté au moment où ce rapport est préparé).

Liste des personnes rencontrées

Commission Européenne : « unité de sécurité maritime »

M. J DE DIEU directeur adjoint,
M. BERGOT, administrateur.

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement du Tourisme et de la Mer :

M. Didier SIMONNET, directeur du transport maritime, des ports et du littoral,
M. Jean-Baptiste MAILLARD, sous directeur des ports,
M. Georges TOURRET, directeur du BEA mer.

Secrétariat Général de la Mer :

Vice-amiral COT secrétaire général adjoint,
M. ESCAFFRE, administrateur général des affaires maritimes.

Ministère de l'Écologie et du Développement durable :

P. BERTEAUD, directeur de l'eau,

Préfecture maritime de la Manche :

Vice-amiral PINON, préfet maritime,
Capitaine de vaisseau CHOQUART,
M. BOTALLA-GAMBETTA, administrateur en chef des affaires maritimes,
M. DUCHESNE, commissaire en chef de la marine,
M. LEFEBVRE, administrateur des affaires maritimes,
M. BURVINGT, inspecteur principal des douanes,
M. GAJAC, directeur du CROSS.

Préfecture maritime de la Méditerranée :

Vice-amiral d'escadre COLLINET,
Commissaire général de la marine FILLON,
Mme CHASSERET.

Préfecture maritime de l'Atlantique :

Vice amiral d'escadre GHEERBRANT,
M. BERROCHE, administrateur général des affaires maritimes,
M. J.L VELUT, commissaire en chef de la marine,
M. Guillaume LAMBERT, commissaire de la marine.

Autorité maritime britannique (personnes rencontrées à Southampton):

M. Robin MIDDLETON, The Secretary of State's Representative (SOSREP),
M. Toby STONE (head of counter pollution and response, maritime and coastguard agency).

Autorité maritime allemande (personnes rencontrées à Bonn) :

M. Hans.-H CALLSEN-BRACKER,
M. Gert-Jürgen SCHOLZ,
M. Peter OLSSON.

Armateurs de France

M. Edouard BERLET, délégué général.

U.P.A.C.C.I.M.

M. Alain PLAUD, délégué général.

C.E.D.R.E.

M. Michel GIRIN, directeur.

Pilotage Maritime :

M. PAYAN, président des pilotes maritimes,
M. HUAULT, secrétaire général,
M. THOMAS (Nantes),
M. ORTOLAN (Marseille),

M. BELLEC (Le Havre).

Sommaire

1. La mission confiée et la démarche entreprise

- 1.1 Les termes de la mission
- 1.2 Consistance de la mission
- 1.3 Le contenu des plans
- 1.4 La démarche entreprise

2. Les fondements juridiques en droit international, européen et français .

- 2.1 L'Etat côtier peut-il imposer à un navire de prendre telle ou telle mesure ?
- 2.2 L'accès d'un navire en difficulté dans un lieu de refuge
- 2.3 Une décision de l'Etat peut-elle s'imposer au responsable d'un lieu de refuge ?
- 2.4 Cas où plusieurs Etats côtiers sont exposés

3. Les navires en difficulté

- 3.1 Moyens de connaissance de la situation de difficulté
- 3.2 Analyse de cas de navires en difficulté

4. Les préjudices susceptibles d'être causés par des navires en difficulté

- 4.1 Risques environnementaux
- 4.2 Le dispositif d'expertise sur les enjeux environnementaux

5. L'éventail des mesures de sauvegarde

- 5.1 Circonstances de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde
- 5.2 Différentes mesures de sauvegarde

6. Les lieux de refuge

- 6.1 Caractéristiques des lieux
- 6.2 Les références étrangères
- 6.3 Guide des sites possibles

7. Contenu des plans : procédures de décision et moyens mis en œuvre

- 7.1 Procédures de décision actuelles
- 7.2 Cas étrangers
- 7.3 Propositions de nouvelles procédures
- 7.4 Préparation des décisions (au sens de l'article 20 de la directive 2002/59/CE)
- 7.5 Fourniture de moyens et d'installations adéquats

8. Propositions juridiques

- 8.1 Indemnisation
- 8.2 Mesures juridiques à prendre au niveau européen

9. Présentation à l'opinion publique et la concertation avec les élus et les populations directement concernées

10. Liste des propositions

Annexe 1 : Lettre de mission

Annexe 2 : Extraits de conventions internationales

Annexe 3 : Plan d'urgence de bord

Annexe 4: Article L 218-19 du code de l'environnement

Annexe 5 : Fiches d'accidents

Annexe 6 : Instruction du 2 avril 2002 du Secrétariat général de la Mer.

Annexe 7 : Extraits de la directive 2002/59/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des

navires et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

1. La mission confiée et la démarche entreprise

Remarque préalable :

Il est rappelé que, pour tout événement concernant un navire, la priorité absolue est la sauvegarde des vies humaines. L'objet de la mission et donc du présent rapport, ne porte pas sur cette question. Il consiste à examiner les autres conséquences de l'événement. C'est pourquoi, plutôt que l'expression "navire en détresse" qui est celle de la directive 2002/59/CE, les auteurs de ce rapport ont préféré l'expression "navire en difficulté" ».

1.1 Les termes de la mission

La mission a été confiée au Conseil général des Ponts et Chaussées, à l'Inspection générale de l'Environnement et à l'Inspection générale des services des Affaires Maritimes par lettre conjointe du 17 janvier 2003 du Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable et du Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer.

1.1.1 Origine et objet :

En application de l'article 20 de la Directive 2002/59/CE qui a établi un système de surveillance et d'information du trafic maritime, le Conseil des ministres des transports du 6 décembre 2002 a décidé, à la suite de l'accident du Prestige, l'accélération de la préparation des plans pour la réception de navires en difficulté. Il a fixé au 1er juillet 2003 la date à laquelle les plans d'identification des lieux de refuge pour les navires en difficulté devaient avoir été établis. Il a aussi exhorté les Etats membres à participer à la rédaction des recommandations de l'O.M.I. et à examiner, avec la Commission, l'aspect des indemnités destinées à couvrir les dommages susceptibles d'être occasionnés par le recours aux lieux de refuge.

1.1.2 Champ d'application :

Le présent rapport doit, selon la lettre de mission, dresser un plan des « décisions à prendre par les autorités compétentes pour réduire le risque de pollution après qu'elles ont reçu un signal de détresse d'un navire dont la cargaison engendrerait, en cas de naufrage ou de déversement en mer, une pollution marine et du littoral. Cette démarche n'exclut pas la possibilité de prévenir la pollution en traitant le navire au large. »

Nous avons étendu son champ à tous les cas de navires en difficulté sans nous limiter au seul cas des pollutions marines et du littoral.

1.2 Consistance de la mission

La lettre de mission des Ministres citée plus haut peut être interprétée à la lumière du document de travail sur les lieux de refuge du 23 Avril 2003 de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.

On trouvera ci dessous de nombreux extraits de ce document de travail sans que la référence n'en soit explicitement mentionnée sauf lorsque la portée du contenu l'exigeait.

L'article 20 de la directive 2002/59/EC prévoit que « les plans [concernant l'accès d'un navire en difficulté à un lieu de refuge] doivent contenir les dispositions et les procédures nécessaires compte tenu des

contraintes opérationnelles et environnementales pour s'assurer que les navires en difficulté puissent immédiatement se rendre dans un lieu de refuge si l'autorisation en est donnée par l'autorité compétente. »

Le document de travail précise : « Cependant, les plans nationaux préparés par les Etats membres doivent explicitement intégrer le principe selon lequel, s'il n'y a pas une obligation inconditionnelle de donner suite à la demande d'accès au lieu de refuge, il y a cependant une obligation pour les Etats membres de prendre toutes les mesures nécessaires adéquates pour accueillir un navire en difficulté dans un lieu de refuge, dans les eaux sous leur juridiction, sauf si l'analyse de la situation, effectuée en application de ce plan, conduit à refuser la réception d'un tel navire selon des critères clairs et justifiables. »

A notre avis, cette disposition n'institue pas une obligation européenne de réception des navires en difficulté, absente en droit international, puisqu'elle ne prévoit pas de recours à un arbitrage suprême européen. Elle met cependant en place une contrainte morale forte dans l'exercice de la décision des Etats en leur imposant l'obligation d'examiner les diverses solutions permettant de traiter un navire en difficulté, y compris celle consistant à l'amener dans un lieu de refuge ; au cas où la solution retenue serait cette dernière, ils ont l'obligation de faire en sorte qu'un tel lieu de refuge puisse être offert.

Les plans destinés à la réception de navires dans les lieux de refuge doivent être considérés comme des "plans d'urgence" semblables à ceux qui sont développés dans d'autres cas d'urgence (accidents industriels, nucléaires, etc.) Ces plans sont destinés à faciliter une prise de décision rapide et à répondre en particulier aux questions suivantes :

- Quelles sont les autorités compétentes pour décider des cas dans lesquels on doit offrir un abri à un navire en difficulté ?
- Comment répondre à différents événements ? Comment choisir la réponse la plus appropriée ?

L'ensemble des lieux de refuge potentiels tout au long du littoral doit être identifié dans ces plans et l'aptitude de ces lieux à remplir effectivement ce rôle de refuge doit y être analysée.

1.3 Le contenu des plans

Ils devront répondre aux questions relatives aux points suivants.

1.3.1 L'entité désignée pour recevoir l'information initiale.

Cette question est réglée pour la France (c.f. chapitres 3 et 7).

1.3.2 L'autorité responsable du traitement d'un événement .

On verra que, moyennant quelques aménagements, cette question est résolue en France (c.f. chapitre 7).

En tout état de cause, le temps disponible pour décider sera très court. Une décision de type "couler ou recevoir" doit être prise en temps réel, au moment où l'événement se déroule et sans que le décideur puisse toujours disposer de la totalité des informations pertinentes.

1.3.3 L'inventaire des lieux de refuge potentiels.

Dans ses conclusions, le Conseil de décembre 2002 a pressé les Etats membres d'identifier a priori des lieux de refuge potentiels pour les navires en difficulté avant le 1er juillet 2003.

On doit conserver à l'esprit que des lieux de refuge peuvent être des ports, des baies, des lieux d'ancrage, des mouillages ou n'importe quel site abrité offrant un environnement adéquat pour stabiliser la situation des navires en difficulté ou permettre de remédier en tout ou partie à leurs difficultés.

L'inventaire des lieux de refuge potentiels est un outil indispensable aux autorités compétentes pour prendre le plus rapidement possible des décisions en cas d'urgence.

Cet inventaire doit reposer sur une analyse objective et comparative des capacités et des aptitudes de chacun des lieux considérés à recevoir un navire en difficulté.

Il doit être observé que ni l'article 20 de la directive ni les conclusions du Conseil du 6 décembre 2002 ne prévoient une publication obligatoire du résultat de cet exercice.

1.3.4 Les procédures de coopération entre pays riverains.

La dimension transfrontalière du traitement des navires en difficulté est essentielle : en effet, la décision d'un Etat de refuser l'accès de ses côtes à un navire en difficulté (ou plus généralement la solution retenue par un Etat) revient, dans certains cas, à exporter le problème vers un pays voisin. On peut à cet égard rappeler l'article 195 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer : « lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre. »

Il peut aussi arriver que le pays voisin puisse offrir un lieu de refuge plus favorable pour traiter avec succès l'événement particulier que ne le ferait l'Etat qui a signalé l'évènement et qui a réalisé les opérations préliminaires de sauvegarde. Dans de tels cas, seule une coopération active entre les administrations maritimes d'Etats voisins offre les meilleures chances de succès. Elle doit être préparée à l'avance.

De plus, les zones dans lesquelles ce phénomène est susceptible de se produire correspondent à celles retenues dans le cadre du projet « Safe Sea Net » du système européen de suivi des navires.

Les dispositions de la directive s'appliquent, en particulier, à cette coopération. Elle prévoit, en effet : « Lorsque les pays membres le considèrent nécessaire et réalisable, les plans doivent contenir des dispositions pour la fourniture de moyens et de services adéquats d'assistance, de sauvetage et de lutte contre la pollution. »

Cela implique que les plans de chacun des pays soient établis en pleine connaissance des dispositions prises en la matière par les pays voisins.

En particulier, il n'y aurait que des avantages à poursuivre les actions de coopération existant dans les domaines de l'assistance, du sauvetage et de la lutte contre la pollution sur des sujets tels que le positionnement des remorqueurs d'assistance ou celui des équipements de lutte antipollution.

En outre, il est nécessaire que les divers accords bi- ou multilatéraux existants (accord de Bonn, convention de Barcelone, Manche-plan, Biscay-plan, Lion-plan, Ramoge etc.) soient complétés par un volet relatif aux lieux de refuge et ce par négociation directe entre les pays concernés.

1.3.5 Les garanties financières et procédures de compensation.

Le traitement des charges de remise en état des côtes et d'indemnisation des dommages susceptibles de résulter du traitement d'un navire en difficulté est un enjeu fondamental.

Dans son article 26, la directive 2002/59/EC précise :

« La Commission examine la nécessité et la faisabilité de mesures, au niveau communautaire, visant à faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse, y compris les exigences appropriées en matière d'assurance et autres mesures de sécurité financières »

Les conclusions du Conseil du 6 décembre 2002 indiquaient, en outre, que « le Conseil demandait aux Etats membres d'établir... en coopération avec la Commission, une procédure de couverture des charges résultant de la création de lieu de refuge ».

En effet, cette obligation ne concerne pas de façon égale tous les Etats européens et les conséquences des difficultés des navires ne sont pas les mêmes selon les littoraux.

Les conventions d'indemnisation des pollutions s'appliquent aux dommages nés de l'envoi d'un navire dans un lieu de refuge. Ainsi, dans le cas de pétroliers, tous les dommages dus à la pollution sont couverts selon les dispositions des conventions C.L.C. et F.I.P.O.L.

Ces conventions instituent, pour la responsabilité civile stricte de l'armateur, une assurance obligatoire complétée par un fonds d'indemnisation des dommages dont le total atteint environ 180 millions d'euros et qui devrait être porté à environ 1.000 millions d'euros, dès la ratification de l'accord du 16 mai 2003 portant sur la création d'un fonds complémentaire. Il est souhaitable à cet égard que la France engage sans tarder la procédure d'adoption du protocole correspondant à la convention instituant le F.I.P.O.L. et incite ses partenaires de l'Union Européenne à en faire autant, de façon à permettre la mise en place des nouveaux montants. En effet, ceux-ci ne seront applicables qu'à des événements survenant après l'entrée en vigueur du protocole.

Les dommages résultants du traitement d'un pétrolier en difficulté devraient ainsi être suffisamment couverts.

Pour les dommages résultant d'un déversement de soutes ou de produits chimiques, les conventions « soutes » et « S.N.P.D. » s'appliqueront une fois qu'elles auront été ratifiées et seront entrées en application.

Les frais des opérations d'assistance à des navires en difficulté sont normalement couverts dans le cadre du contrat passé entre le navire en difficulté et l'assistant.

1.3.6. Les mesures complémentaires suivantes.

Lors de notre rencontre avec les services de la Commission, celle-ci a fait part de son souhait de voir proposer par les Etats membres des solutions pour compléter ce plan par toutes les mesures qui apparaîtraient nécessaires pour assurer son efficacité. Les points suivants ont été évoqués :

- Le renforcement des obligations de déclaration.
- La couverture complète et immédiate des risques financiers, avec l'objectif que les victimes des pollutions soient indemnisées intégralement. Nous avons suggéré que les Etats assument les paiements immédiats, contre un relèvement des garanties totales pour toutes les causes d'avaries. (Il ne s'agit pas seulement des risques de pollution dus aux transports de produits pétroliers, mais

des risques liés des sources ou des substances nocives ou potentiellement dangereuses, des risques d'explosions de produits détonants ou de gaz, etc.) Dans la mesure où les Etats membres en seraient partisans (ce qui n'est pas garanti compte tenu de la « position traditionnelle » de certains d'entre eux), une réglementation européenne pourrait être efficace pour ce continent puisque tous les Etats concernés feront bientôt partie de l'Union Européenne, à l'exception de la Norvège (qui applique le plus souvent les mêmes dispositions que l'Union Européenne) et de la Russie (cf. paragraphe 8.1). Il faut toutefois noter que l'entrée en vigueur du protocole au F.I.P.O.L. adopté en mai 2003 rendra cette question moins aiguë, mais dans le cas des hydrocarbures uniquement.

- La Commission n'a pas exclu une solution qui serait très intéressante, c'est-à-dire la prise en charge directe des indemnisations par un fonds européen créé à cet effet.

1.4. La démarche entreprise

Ces éléments ont conduit les membres de la mission à mener une démarche en deux étapes :

La première étape a consisté à :

- examiner les aspects juridiques internes et internationaux de ce dossier ; proposer les modifications législatives et réglementaires indispensables pour donner aux autorités compétentes les pouvoirs nécessaires au traitement le plus efficace possible des navires en difficulté ;
- définir les éléments caractérisant les lieux de refuge et les critères nécessaires à leur choix afin de permettre aux autorités maritimes concernées, avec l'aide de la mission, de disposer d'un outil qui leur permette de choisir le meilleur lieu de refuge le moment venu ;
- établir une méthodologie destinée à guider les autorités maritimes dans l'élaboration des plans d'intervention ainsi que dans la planification de ces interventions (cf. : la préparation de la décision y compris les moyens à mettre en œuvre) ;
- examiner la chaîne hiérarchique actuelle de prise de décisions et proposer quelques modifications.

Cette démarche visant largement à formaliser des processus déjà engagés par les autorités maritimes, en particulier en application de l'instruction du Secrétariat général de la Mer du 2 avril 2002 (voir annexe n°6), a été complétée d'une seconde étape.

La seconde étape, développée à partir du 15 avril 2003, a été destinée à assurer une mise en place effective et pratique des mesures proposées ci-dessus :

- en visant à mettre en cohérence les mesures demandées avec des mesures déjà existantes, dans le domaine de la sécurité et de la pollution, de façon à rendre plus simple l'application des mesures actuelles et futures,
- en proposant de mettre en œuvre, à tous les niveaux, les dispositions permettant au décideur de choisir la solution la plus adaptée – dans certains cas la moins mauvaise – pour traiter le cas d'un navire en difficulté et ce d'une façon évitant des divergences entre Etats européens et assurant la concertation nécessaire entre pays voisins ;

2. Les fondements juridiques en droit international, européen et français.

Le présent chapitre s'efforce de présenter à d'éventuels non-juristes les bases juridiques des décisions susceptibles d'être prises.

Les questions juridiques liées aux lieux de refuge peuvent être résumées ainsi :

- dans quelles conditions l'Etat côtier peut-il imposer à un navire en difficulté de prendre telles ou telles dispositions - et peut-il les exécuter d'office en cas de refus - y compris celles qui consistent à aller vers un « lieu de refuge » ou au contraire à s'éloigner de la côte ?
- dans quelles conditions l'autorité responsable d'un lieu de refuge (l'autorité portuaire lorsque ce lieu est un port) peut-elle refuser l'accès d'un navire à ce lieu de refuge ?
- dans quelles conditions une autorité de l'Etat peut-elle imposer à l'autorité responsable d'un lieu de refuge d'accepter un navire en difficulté ?

Nous traiterons dans ce qui suit ces trois aspects, sans évoquer les questions financières et de responsabilité civile, objets d'une autre partie du présent rapport.

2.1. L'Etat côtier peut-il imposer à un navire de prendre telle ou telle mesure ?

2.1.1 Le droit international

La « Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer » du 10 décembre 1982 rappelle le régime de liberté des mers en matière de navigation des navires. Elle restreint toutefois ce droit, d'une part pour le passage dans la mer territoriale qui doit correspondre aux conditions du « passage inoffensif » (article 17 et suivants), d'autre part pour ce qui concerne la « protection et la préservation du milieu marin » (partie XII de la Convention). Vis-à-vis des navires, les articles essentiels sur cette question sont les articles 211, 220 et 221 (cf. annexe n°2).

En résumé, aux termes de l'article 211, les Etats côtiers ont le droit d'imposer leurs règles nationales aux navires dans les eaux sous leur souveraineté ou juridiction, pour autant qu'elles soient conformes aux dispositions adoptées sous l'égide de l'O.M.I. ou d'autres organisations internationales compétentes. Les eaux sous juridiction française sont celles de la zone économique exclusive (ZEE) pour l'ensemble des côtes de la République sauf celles de la Méditerranée ; pour cette dernière, la création effective de la zone de protection écologique (ZPE) dont le principe vient d'être voté par le parlement doit faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat (non encore pris au moment où ce rapport est rédigé). L'article 220 précise les mesures que l'Etat côtier peut prendre vis-à-vis des navires dans ce cadre. L'article 221 renvoie en fait à la « Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures » de 1969 et à son protocole de 1973 l'étendant aux substances dangereuses autres que les hydrocarbures.

La convention d'intervention 69/73 donne le pouvoir à un Etat côtier de prendre des mesures à l'égard d'un navire qui présente un « danger grave et imminent » (soulignons en passant le caractère subjectif de ce critère de « grave et imminent » difficile à apprécier comme l'expérience l'a montré) pour les intérêts de l'Etat en cas de pollution ou de menace de pollution de ses côtes ou de ses zones d'intérêt. La Convention entoure ce pouvoir d'un certain nombre de précautions (mesures « raisonnables », information du navire, de l'Etat du pavillon, etc.). Dans le champ du présent rapport, on peut estimer que, grâce à cette Convention, l'Etat côtier a le droit d'imposer à un navire en haute mer (et ici l'expression « haute mer » signifie « au-delà de la mer territoriale »), les mesures qu'il juge raisonnables pour « prévenir,

atténuer ou éliminer » le danger. Il faut comprendre par là que le domaine d'intervention de l'Etat côtier peut concerner non seulement la Z.E.E. (ou Z.P.E.) mais également des eaux qui sont au-delà de cette zone dès lors que ses intérêts sont menacés, soit sur la côte, soit dans ses eaux territoriales, soit dans la Z.E.E. ou la Z.P.E.

De telles mesures peuvent comprendre l'obligation pour le navire de rallier un « lieu de refuge » ou au contraire de s'éloigner de la côte ou de s'acquiescer de telle ou telle obligation (non-franchissement d'un passage, accompagnement par un remorqueur par exemple).

La Convention 69/73 ne vise que les risques de pollution, mais il en est fait une application extensive car tout accident ou incident est susceptible de générer de la pollution par les cargaisons transportées, par les soutes ou par les risques qu'un navire en difficulté peut présenter pour les autres navires dans la zone, navires qui ont tous des soutes et dont certains peuvent transporter des polluants.

Ce droit est complété par l'article 5 de la Convention internationale de 1989 sur l'Assistance qui laisse la possibilité à l'Etat côtier d'obliger un navire à prendre un remorqueur ou à donner des instructions au navire en difficulté et à son assistant.

On peut résumer l'ensemble de ces dispositions en estimant que, en cas de menace sur ses intérêts, un Etat côtier a le droit d'imposer toute mesure « raisonnable » au navire responsable de ce risque.

La convention d'intervention de 69/73 évoque la question d'éventuelles contestations de la mesure prise. Le cas échéant, il appartiendrait aux tribunaux de trancher.

2.1.2. Le droit européen n'ajoute aucune disposition à cet égard.

2.1.3. Le droit français précise dans l'article L218-72 du Code de l'Environnement et les décrets d'application l'autorité qui peut mettre en œuvre les mesures ci-dessus et dans quelles conditions. C'est sur cette base que l'autorité maritime est habilitée à procéder aux mises en demeure à l'égard des navires.

2.2. L'accès d'un navire en difficulté dans un lieu de refuge

2.2.1. Le droit international ne comporte aucune obligation ni restriction à l'accès d'un navire en difficulté dans un lieu de refuge. Seul existe l'article 11 de la Convention de 1989 sur l'Assistance (voir Annexe 2) qui crée ce qu'on pourrait appeler une « obligation de réfléchir » mais n'impose rien ni au navire ni à l'Etat côtier.

2.2.2 Le droit européen n'introduit pas à cet égard de dispositions d'application directe, les directives sur le sujet devant être transposées dans le droit national pour être applicables.

2.2.3 Le Code des ports maritimes prévoit que le commandant de port peut refuser l'accès de tout navire dans un port lorsque ce refus est basé sur les considérations qu'énonce le Code.

2.3 Une décision de l'Etat peut-elle s'imposer au responsable d'un lieu de refuge ?

Ni le droit international ni le droit européen ne traitent de cette question qui ne concerne que le droit national.

On peut considérer que les dispositions rappelées en 2.2.3 du Code des ports maritimes sont sans dérogation possible et que la décision de l'autorité portuaire, représentée par le commandant de port, est souveraine. Il est en outre du devoir des autorités portuaires de prendre toutes mesures pour sauvegarder les installations du port et la liberté d'accès à celles-ci. En cas de sinistre intervenu après une autorisation d'accès, il pourrait aussi leur être reproché de n'avoir pas préservé la vie, la sécurité et les intérêts des populations avoisinantes.

Dans l'hypothèse où on souhaiterait donner au représentant de l'Etat le droit de passer outre à une telle décision dans un cas d'urgence, il serait nécessaire de prendre un texte législatif spécial.

En ce qui concerne les lieux de refuge autres que les ports, on peut considérer qu'il n'y a pas de difficulté juridique puisque c'est la même autorité (en l'occurrence l'autorité maritime) qui peut vouloir imposer un « lieu de refuge » et qui assure la police de la navigation en mer. En revanche, peut se poser la question de l'acceptation « politique » d'une telle décision, par exemple par les élus du littoral proche.

On a donc bien vu que, là où il peut y avoir conflit, c'est dans les rapports entre l'autorité maritime et l'autorité portuaire.

2.4 Cas où plusieurs Etats côtiers sont exposés

Ce qui précède s'applique au cas où un seul Etat est concerné (ce qui, pour des raisons géographiques évidentes, aurait été celui de l'Erika).

Il peut y avoir plusieurs Etats concernés, soit par la proximité géographique (exemple la Manche), soit par le risque de dérive potentielle des polluants de la zone « relevant d'un pays » dans celle relevant d'un autre (exemples le Haven ou le Prestige), soit enfin parce que les mesures de sauvegarde prises par un Etat peuvent avoir des conséquences pour les intérêts d'un autre. Il est donc nécessaire (cf. : article 11 de la convention internationale sur l'assistance et les articles 6, 7 et 10 de la convention O.P.R.C.) de modifier ou de compléter les accords bi- ou multilatéraux (cf. : 1.3.4 ci-dessus) pour y introduire les modalités de concertation en matière de choix de mesures de sauvegarde, en particulier de lieu de refuge.

3. Les navires en difficulté

Avant de se préoccuper de traiter les navires en difficulté, il convient de savoir ce qu'est un navire en difficulté, puis de tenter d'analyser ce que nous apprend l'examen de cas passés de navires en difficulté.

Qu'est-ce qu'un navire en difficulté ?

La réponse à une telle question n'est pas simple car la situation d'un navire à un moment donné dépend de très nombreux facteurs internes (état de la coque, fonctionnement des appareils à gouverner et de propulsion, etc.) et externes (environnement géographique et météorologique, etc.) La simple panne d'un auxiliaire (par exemple d'une pompe d'assèchement) peut avoir des conséquences radicalement différentes selon que le navire est en mer calme ou en pleine tempête, loin des côtes ou au contraire près des secours, etc.

Or chacun des facteurs se décline en un grand nombre de sous facteurs (état de la coque peut signifier : état des structures, état des fonds, état des ouvertures, etc.) En outre, leur évolution dans le temps dépend des facteurs environnementaux et des comportements de l'équipage (choix du cap et de la vitesse par exemple) ou des assistants (traction par une remorque).

Il est donc particulièrement difficile, sinon impossible de définir a priori les situations de difficulté. Elles résultent de la combinaison des multiples facteurs et sous facteurs qui peuvent en générer un nombre très important sinon infini.

3.1 Moyens de connaissance de la situation de difficulté.

On peut, par contre, recenser les moyens qui sont à la disposition des observateurs pour apprécier la situation réelle ou supposée des navires.

3.1.1 *Les comptes-rendus de navire :*

Le meilleur observateur de la situation initiale d'un navire étant encore son équipage, les comptes-rendus de navires apparaissent comme l'un des moyens privilégiés d'apprécier les difficultés éventuelles d'un navire.

Dans certaines situations le navire prend contact avec l'Etat côtier volontairement et en dehors de toute obligation juridique, en particulier lorsque des vies sont en danger à bord et que le navire est amené à demander des secours

Il existe par ailleurs des obligations de comptes-rendus, qui se subdivisent en deux catégories : les comptes-rendus après un événement survenu à bord susceptible de conséquences dommageables ; les comptes-rendus systématiques dans certaines zones.

Les comptes-rendus après événement :

L'article 8 de la Convention MARPOL fait obligation à un navire de faire rapport « sans retard » après un « événement » défini comme « un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance ». Les modalités de mise en œuvre de cet article figurent dans le Protocole I à la Convention MARPOL (voir Annexe 2 du présent

rapport). Une résolution de l'O.M.I. explicite dans les détails le contenu de ce texte (ainsi que tout ce qui concerne les comptes-rendus de navire quelles qu'en soient les circonstances). Par ailleurs la règle 26 de l'Annexe I de la Convention MARPOL fait obligation aux navires d'avoir un « plan de lutte de bord contre la pollution par les hydrocarbures ». Une résolution de l'O.M.I. décrit comment établir ces plans, y compris les dispositions de comptes-rendus. On peut noter que la « Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures » (O.P.R.C.), étendue aux autres substances dangereuses par un protocole de 2000 non encore en vigueur, reprend les obligations de compte-rendu et de plan d'urgence de bord mais n'ajoute rien aux dispositions de MARPOL.

Il existe des dispositions de même effet dans la Convention SOLAS (règle VII / 7-1) pour le cas de perte de cargaison n'entrant pas dans le champ de MARPOL.

L'article L.218-19 du Code de l'Environnement fixe les sanctions pour non respect de MARPOL, s'agissant de l'obligation de compte-rendu (voir Annexe 4 au présent rapport).

Ces dispositions sont très importantes et peuvent s'appliquer à presque n'importe quel navire, transporteur de pétrole ou produit chimique ou non, ne serait-ce que du fait des soutes qu'il renferme.

À la lumière des enseignements tirés de l'accident de l'Erika (et peut-être de celui du Prestige), une étude doit être menée pour déterminer d'une part s'il y a lieu de proposer (avec nos partenaires de l'Union européenne) une modification aux dispositions de la Convention MARPOL sur les obligations et des résolutions prises à l'O.M.I. pour leur application, d'autre part si l'article L.218 du Code de l'Environnement doit être amendé dans ce domaine.

A noter que, immédiatement après l'accident de l'Amoco Cadiz qui avait montré les problèmes que posait l'insuffisance d'information des autorités maritimes sur ce qui se passait en mer, a été pris le décret 78-421 du 26 mars 1978 qui prescrit des dispositions quant aux comptes-rendus faits par les navires transportant des hydrocarbures, soit à l'entrée dans les eaux territoriales (pour tous les navires) soit lorsqu'ils naviguent à moins de 50 milles marins si un événement à bord est susceptible d'entraîner une pollution. Ces dispositions prises dans l'urgence sont aujourd'hui dépassées : en particulier, les obligations de MARPOL évoquées plus haut sont de nature moins limitatives que celles qui figurent dans le décret de 1978. Il sera donc proposé de réviser ce décret et d'informer les autorités maritimes des raisons qui viennent d'être données de cette révision. Il y aurait sans doute lieu à se livrer au même exercice de révision pour le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, en particulier pour son article 63 bis.

Les comptes-rendus obligatoires hors événement :

Diverses dispositions prévoient des obligations de comptes-rendus pour les navires en dehors des cas d'événements visés ci-dessus : la Convention SOLAS a prévu de tels comptes-rendus dans des zones approuvées par l'O.M.I. Des exemples de telles zones sont ceux des parages d'Ouessant, des Casquets et du Pas de Calais. Ces dispositions résultent en particulier de propositions françaises à la suite de l'analyse d'accidents survenus au large de la pointe de Bretagne au début des années 90. Il est indispensable d'une part d'adresser à l'O.M.I. des propositions complémentaires de nouvelles zones à désigner à ce titre. A noter que l'article 5 de la directive 2002-59 prescrit aux Etats membres d'appliquer des mesures de suivi aux navires pénétrant dans les zones couvertes par des systèmes de comptes rendus obligatoires ; des mesures à cet égard ont déjà été prises par la France.

3.1.2. L'observation de la situation :

Il existe un réseau d'informations qui convergent vers l'autorité maritime et qui proviennent:

- des CROSS,
- des sémaphores de la marine nationale,
- des unités à la mer et des aéronefs de la marine nationale, des douanes, des affaires maritimes et de la gendarmerie nationale,
- des autorités maritimes étrangères dans le cadre des échanges permanents que nous avons avec elles,
- de l'équipe d'évaluation éventuellement envoyée vers le navire en difficulté par l'autorité maritime pour obtenir des informations complémentaires lorsque les autres moyens d'observation ont détecté des anomalies dans le comportement d'un navire.

Rappelons que la réalisation du CROSS de Corsen-Ouessant et de ses moyens d'observation est une retombée de l'accident de l'Amoco Cadiz : l'existence du radar aurait sans doute permis de détecter que le navire faisait une « route anormale » et donc, peut-être, de réagir à temps. A noter que l'observation de la situation ne permet pas toujours de détecter une situation anormale s'il n'y a pas d'autre source d'information : pour un navire qui est dans un dispositif de séparation de trafic ou à proximité, le fait de ne pas en suivre les règles peut être l'indice de problèmes à bord. Mais hors des zones ainsi couvertes, la notion de « normal » et de « anormal » devient plus complexe.

Les éléments énumérés ci-dessus ne doivent cependant pas conduire à une vision excessivement optimiste de la situation pour au moins deux raisons :

- La première est que, malgré l'obligation imposée par MARPOL et les sanctions pénales prévues par la loi française, la probabilité qu'un commandant de navire ne procède pas à l'information obligatoire n'est pas nulle : d'une part parce qu'il peut être amené à faire lui-même une fausse évaluation de la situation à bord (en particulier lorsque les éventuels dommages structurels sont difficiles, voire impossibles à évaluer), d'autre part parce qu'il ne respecte pas totalement les obligations et qu'il souhaite cacher une situation incertaine le plus longtemps possible, lorsque l'autorité maritime n'est pas, par elle-même, en mesure d'évaluer la situation.
- La deuxième est que l'évaluation en soi de la situation à bord peut être difficile, même lorsque l'autorité compétente a envoyé une solide équipe d'évaluation à bord, car beaucoup d'éléments structurels ne peuvent pas être correctement évalués à bord d'un navire en mer, surtout par gros temps. L'autorité maritime pourra donc se trouver dans la situation d'avoir à faire des hypothèses sur l'état du navire (et d'ailleurs dans certains cas sur les caractéristiques précises de sa cargaison) qu'elle ne pourra pas vérifier aussi complètement que souhaitable avant de choisir la conduite à tenir à son égard.

Ces observations soulignent l'importance de la qualité de l'évaluation que les autorités compétentes font de la situation réelle d'un navire qui avoue (ou parfois n'avoue pas) des difficultés. La qualité de cette évaluation ne se limite d'ailleurs pas à la connaissance de l'état du navire et de sa cargaison ainsi que de l'environnement météorologique et géographique ; elle dépend aussi en grande partie de la qualité de la gestion par l'armateur de la sécurité dans son ensemble (équipage, entretien, organisation à terre, etc.) conformément au code I.S.M.

3.2 Analyse de cas de navires en difficulté

Les navires en difficulté se comptent par dizaines chaque jour dans le monde. Les mesures adoptées ces trente dernières années, au plan international comme au plan national, ont conduit à en diminuer les conséquences négatives. Dans bien des cas, leur sort n'émeut pas grand monde en dehors des équipes qui se consacrent au sauvetage des hommes et des biens : les équipages sont sains et saufs et les navires accueillis sur rade ou dans un port pour réparer. Cet accueil ne pose, toujours le plus souvent, aucun problème aux autorités compétentes pour lesquelles le site choisi reste avant tout un abri contre les éléments.

Parfois, les navires sombrent mais leurs cargaisons sont inoffensives et leurs huiles de moteur et carburants de soutes, en faibles quantités, ne polluent que légèrement des espaces limités, insuffisamment en tout cas pour que les médias et l'opinion publique s'en émeuvent.

Il suffit de lire chaque matin les comptes-rendus d'opérations des C.R.O.S.S. pour se rendre compte que la norme, pour les navires en difficulté, est l'accueil dans un site abrité, le plus souvent un port. On peut évoquer aussi les multiples interventions des remorqueurs d'assistance des Abeilles vers Brest et Cherbourg. D'aucuns ne manqueront pas d'objecter qu'il s'agit dans la plupart des cas de situations « banales », d'avaries de propulsion survenant à des navires « ordinaires ». Mais, il n'y a pas à la mer de situations banales et de navires ordinaires... ou plus exactement les situations sont restées banales parce que des solutions ont été trouvées qui ont évité l'aggravation de la situation. En outre, il ne faut pas perdre de vue que les mesures, nationales ou internationales, prises depuis 25 ans, ont évité un nombre non négligeable d'événements de pollution graves.

C'est pourquoi la mission a renoncé à proposer une typologie des navires en difficulté.

Elle a cependant établi ci après un tableau récapitulatif synthétisant un ensemble de cas exposés sous la forme de fiches en annexe n°5.

Liste des événements étudiés en annexe 5

Navires	Cargaisons	Événements	Dates	Situation géographique	Conséquences				Observations
					Navire	Equipage	Cargaison	Pollution	
KHARK V	Pétrole brut	Incendie + explosion	18/12/89	Entre Canaries et Maroc	Sauvé	Sauvé	Sauvée en partie	Limitée	Transbordement en mer, puis accueil au port de Cadix
SEA EMPRESS	Pétrole brut	Echouement	15/02/96	Devant Milford Haven	Sauvé	Sauvé	Sauvée en partie	Limitée	Transbordement partiel, puis remorquage au port de Milford Haven
ALPHA STAR	Minerai de fer	Voie d'eau	26/12/96	Large de Sardaigne	Sauvé	Sauvé	Sauvée	Nulle	Remorquage d'abord au large, puis à Fos pour déchargement
ROSA M	Conteneurs	Gîte de 40°	30/11/97	Baie de Seine	Sauvé	Sauvé	Sauvée	Nulle	Echouage sur une plage, transbordement partiel, puis remorquage au port
CITY OF LONDON	Ammonitrates	Défectuosités multiples	09/12/98	Devant Sète	Sauvé	Sauvé	Sauvée	Nulle	Remorquage au port de Fos
ZAHARI STOIANOV	Sucre en vrac	Voie d'eau	03/04/99	Devant Marseille	Sauvé	Sauvé	Sauvée en partie	Nulle	Remorquage au port de Marseille, puis réparation
BIO MARINE	Plaisance	Incendie	10/07/99	Devant Marseille	Sauvé	Sauvé		Nulle	Remorquage au port de Marseille
ERIKA	Fioul lourd	Défaillance de structure et cassure	14/12/99	Golfe de Gascogne	Perdu	Sauvé	Perdue	Forte	Tentative de remorquage au large sans succès
TREASURE	Minerai de fer	Avarie de coque	14/06/00	Ouest de Namibie	Perdu	Sauvé	Perdue	Limitée	Tentative de remorquage au large sans succès
IEVOLI SUN	3 produits chimiques	Voie d'eau et naufrage	31/10/00	Nord des Casquets	Perdu	Sauvé	Perdue	Faible	Tentative de remorquage vers Cherbourg sans succès
BALU	Acide sulfurique	Défaillance de structure et naufrage	20/03/01	Nord-ouest de l'Espagne	Perdu	Sauvé	Perdue	Nulle	La cargaison s'est dissoute en mer
MELBRIDGE BILBAO	Conteneurs	Echouement en route libre à 17 nd	12/11/01	Molène (Iroise)	Sauvé	Sauvé	Sauvée	Nulle	Remorquage à Brest, déchargement et réparations sommaires, puis route vers Hambourg
CASTOR	Essence sans plomb	Défaillance de structure	31/12/01	Gibraltar	Sauvé	Sauvé	Sauvée	Nulle	Transbordement en mer, puis remorquage
JERBA	Grumes	Gîte de 30°	24/01/02	Baie de Seine	Sauvé	Sauvé	Sauvée en partie	Nulle	Retour au port pour réparation
NADINE	Papier et pâte à papier	Incendie	26/02/02	Large de La Pallice	Sauvé	Sauvé	Perdue	Nulle	Retour au port, échouage, extinction du feu
BOW EAGLE	9 produits chimiques	Abordage	26/08/02	Large Île de Sein	Sauvé	Sauvé	Sauvée	Faible	Après inspection à Dunkerque, poursuite de la route vers Rotterdam
PRESTIGE	Fioul lourd	Défaillance de structure et cassure	13/11/02	Ouest du cap Finistère	Perdu	Sauvé	Perdue	Forte	Tentative de remorquage au large sans succès

4. Les préjudices susceptibles d'être causés par des navires en difficulté.

Dès l'organisation d'une opération d'assistance à un navire en difficulté, les enjeux liés à l'environnement marin et littoral doivent être pris en compte.

L'accueil des navires en difficulté s'intègre dans le dispositif de prévention et de lutte contre les pollutions marines qui comprend trois volets : les mesures de sauvegarde pour les navires, la lutte contre la pollution en mer et la lutte contre la pollution du rivage.

Il serait utile de développer progressivement un concept de « moindre dommage environnemental » permettant de pondérer ou comparer les conséquences potentielles des diverses stratégies envisageables dès la phase de sauvegarde.

De façon schématique, on peut répartir les enjeux liés à l'environnement en trois grandes catégories : les risques de santé publique, les risques écologiques et les risques économiques. Les enjeux de santé et économiques sont assez bien appréhendés ; il n'en va pas de même des enjeux écologiques.

L'intérêt de développer la connaissance des enjeux écologiques marins et littoraux dépasse largement le contexte de l'organisation du secours aux navires en difficulté, mais c'est là l'occasion de rappeler une fois de plus la nécessité de renforcer et de mieux organiser les moyens destinés à mieux connaître, comprendre et évaluer ces milieux dans la complexité de la relation entre les espèces vivantes, leurs habitats et les altérations qu'ils subissent. Il est actuellement bien difficile de peser l'intérêt relatif de ces milieux, leur sensibilité à des pollutions et leur capacité de renouvellement. On peut imaginer que les progrès dans cette connaissance se situent dans le cadre de la mise en œuvre de la directive cadre européenne sur l'eau qui impose en particulier d'identifier et de caractériser les masses d'eau côtières et de transition (estuaires, embouchures, marais littoraux).

Il faut être attentif au fait que souvent le risque provient non seulement du produit transporté mais aussi d'impuretés particulièrement toxiques (métaux lourds, toxiques organiques : hydrohalogénés aromatiques polycycliques (HAP) par exemple dans les hydrocarbures ...) ou de composants toxiques résultant de la réaction du polluant initial avec l'environnement dans lequel il se déverse (sédiments, matière organique).

Dès la phase des mesures de sauvegarde, les divers cours d'action possibles peuvent avoir des conséquences très différentes pour l'environnement marin et littoral, qu'il s'agisse des risques de santé publique ou des conséquences écologiques ou économiques.

En tout état de cause, il est indispensable d'évaluer la menace en fonction de la nature et du volume des produits polluants, de leur possibilité de dilution et de la zone géographique concernée et susceptible de l'être. Les conséquences d'une pollution ne croissent pas uniformément avec son intensité. Au delà de certains seuils, des irréversibilités peuvent apparaître compromettant durablement voire définitivement la reconstitution des écosystèmes soit par altération du substrat soit par disparition d'espèces.

4.1 Risques environnementaux

4.1.1 Risques de santé publique :

- Explosion, gaz toxiques, incendies pouvant menacer les habitants voisins d'un lieu de refuge : ces accidents peuvent avoir des conséquences dramatiques pour les populations exposées et devraient être prises en compte de façon analogue aux risques technologiques majeurs (réglementation Seveso). Dans la plupart des cas, dès lors qu'un navire présentant de tels risques aura été endommagé, leur existence obligera à exclure (sauf évacuation) le recours à des lieux de refuge au voisinage desquels des personnes pourraient en cas d'accident se trouver exposées à des lésions irréversibles (au sens des périmètres de sécurité préconisés pour les risques industriels). A priori, il conviendra d'évaluer ces périmètres sur la base d'une mise en jeu de la totalité de la cargaison dangereuse. Ainsi, sauf exception, seules de rares zones de refuge très isolées pourraient, dans ces cas là, être retenues.
- Consommation de produits de la mer exposés à des pollutions.
- Exposition à des produits dangereux (baignade, opérations de nettoyage...).

4.1.2 Risques écologiques

- En mer : risques sur la faune marine et sur les oiseaux ; risques à moyen ou long terme liés à la présence au fond de matières toxiques.
- Sur l'estran: risque sur faune et flore, risque différé lié à la rémanence de produits toxiques dans les vases et sédiments. Ces risques se présentent très différemment selon qu'il s'agit d'une côte rocheuse, de zones sédimentaires non envasées (plages littorales) ou de zones envasées (estuaires, baies fermées).
- Sur la frange littorale terrestre: flore et faune dunaire et des côtes rocheuses pouvant être atteintes en particulier par les hydrocarbures. Les marais littoraux exposés aux marées ou aux tempêtes sont des milieux particulièrement riches (au sens écologique) et vulnérables s'ils sont atteints par une pollution marine.
- Connaissance des enjeux : la prise en compte de ces enjeux se heurtera certainement à l'insuffisance de connaissance naturaliste et écologique des milieux marins et littoraux.

4.1.3 Risques économiques

Productions marines:

Toutes les productions liées à la mer peuvent être exposées : pêche, aquaculture, conchyliculture, pêche à pied, marais salants... Les conséquences sur les productions peuvent être durables, soit à cause d'une pollution persistante du substrat de ces productions, soit à cause de la durée nécessaire à la reconstitution des peuplements exploités. Les plans POLMAR terre organisent une protection (barrages, évacuation) dont l'efficacité ne peut souvent qu'être partielle. La perte économique résulte souvent de l'interdiction de commercialisation de produits lorsqu'ils peuvent affecter la santé publique ou provoquer des réactions d'inquiétude dans le public. A cet égard, les phénomènes médiatiques et de communication ont un impact important sur ce risque et il faut en organiser la gestion avec soin et souci d'objectivité tant dans l'intérêt des consommateurs que des producteurs.

Tourisme:

Un risque économique fort pèse également sur l'activité touristique qui est une ressource majeure des régions littorales. La dimension médiatique de ce risque est essentielle : il semble que les conséquences

économiques s'effacent au bout d'une ou deux saisons et que le volume d'activité puisse être initialement amputé de 20 à 40%.

Aspects socioculturels

Plus généralement, il y a lieu de tenir compte de la valeur culturelle, scientifique, éducative, patrimoniale des sites.

Activités portuaires

Enfin et dans l'hypothèse d'un incident à la suite de la mise à l'abri dans un port, il peut y avoir un blocage des activités portuaires y compris pour les navires présents dans le port, ainsi que des activités économiques qui en dépendent. Ce risque peut être très lourd. Aussi évite-t-on, en général, de le prendre. Il doit être pris en compte dans le choix éventuel d'un lieu de refuge.

Activités économiques littorales : (cas de dépendance de prises d'eau de mer , notamment...)

4.2 Le dispositif d'expertise sur les enjeux environnementaux

Pour des raisons d'efficacité et d'économie, il y a beaucoup d'avantages à ce que le dispositif de préparation, d'organisation, de maintenance et de mise en œuvre des moyens d'expertise sur les enjeux environnementaux soit clairement identifié et délimité et qu'il soit commun aux trois volets de l'action à mener à la suite d'un événement de navigation (assistance à navire en difficulté, POLMAR mer, POLMAR terre).

Il convient à notre avis de distinguer les moyens d'expertise relatifs aux enjeux d'environnement et les autres ressources qui aident à déterminer la nature et le comportement vraisemblable des produits polluants (dérive, évolution physico-chimique) et à proposer des techniques de lutte appropriées. Ces autres ressources proviennent en particulier du C.E.D.R.E. et de Météo France ; elles ne sont pas l'objet de ce chapitre du rapport.

4.2.1 Dispositif actuel

De tous temps, le Préfet Maritime peut utiliser les capacités d'expertise de Météo France, du C.E.D.R.E. et d'IFREMER qu'il peut mobiliser dès la conduite des opérations de sauvetage. La nature et les modalités de leurs interventions n'ont pas été vraiment formalisées de façon contractuelle. C'est surtout l'expertise d'IFREMER qui contribue à évaluer les divers enjeux d'environnement.

Le C.I.A.D.T. du 28 février 2000 puis la nouvelle instruction POLMAR du 4 mars 2002 ont considérablement renforcé les capacités d'expertise environnementale mises à la disposition des autorités responsables des opérations de préparation puis de mise en œuvre des plans POLMAR mer et terre.

Le C.I.A.D.T. de février 2000 a décidé d'organiser un dispositif pérenne et coordonné de mobilisation des organismes publics disposant de capacités d'expertise, de créer un comité d'experts auprès du ministre chargé de l'environnement. Dans le but de développer les connaissances des enjeux environnementaux, un réseau scientifique de suivi des conséquences écologiques et éco-toxicologiques de la marée noire de l'Erika a été créé (INERIS , IFREMER, I.N.V.S., universités).

La nouvelle instruction POLMAR, par son article 2.5 prescrit la constitution d'un comité d'experts. La répartition des responsabilités est assez complexe : le ministre chargé de l'environnement en liaison avec

ceux chargés de la recherche et de la santé crée un comité s'appuyant sur les compétences scientifiques, les laboratoires et les établissements spécialisés, mais de son côté, le ministre chargé de la santé en liaison avec l'I.N.V.S. coordonne le dispositif pour tout ce qui concerne la santé publique.

Ce comité semble avoir principalement vocation à conseiller les ministres ; l'article 2.5 prescrit en effet une autre cellule d'experts constituée localement auprès de l'autorité chargée de la gestion de la crise (il s'agit donc des préfets maritimes pour les opérations d'assistance à navires en difficulté, puis pour les plans POLMAR mer et des préfets de département et le cas échéant du préfet de zone de défense pour les plans POLMAR terre).

Il nous semble donc que les dispositions prescrites par le C.I.A.D.T. de février 2000, mises en œuvre par l'instruction POLMAR de mars 2002 et par la re fonte des plans POLMAR, mériteraient une application plus structurée et mieux formalisée.

4.2.2 Propositions

Nous suggérons de bien distinguer la partie du dispositif d'expertise et de conseil qui concerne les enjeux d'environnement au sens large (santé publique, économiques, écologiques) de celle qui concerne des expertises plus techniques sur le comportement du navire en difficulté, la nature et la propagation des produits qu'il peut laisser échapper (C.E.D.R.E., Météo France, experts en hydrodynamique marine, en assistance aux navires...).

Nous suggérons d'autre part que le dispositif d'expertise et de conseil sur les enjeux d'environnement soit conçu comme un tout pouvant être mobilisé par chacune des autorités décisionnelles responsables aux divers stades de la gestion de la crise (ministres, préfets maritimes, préfets de département, préfets de zone de défense ou autorités portuaires) dans le droit fil des décisions du CIADT de février 2000 et en cohérence avec les dispositions de l'instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs¹ et de l'instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (Instruction POLMAR)². En effet, pour des raisons évidentes d'efficacité, la mise en œuvre de la capacité d'expertise doit être commune à toutes les situations dès lors qu'il existe une menace de pollution ; plus particulièrement, le traitement d'un cas de navire en difficulté posant le problème d'un lieu de refuge peut être considéré comme entrant dans le cadre plus général des mesures de prévention évoquées dans l'instruction POLMAR.

Ces deux points s'inspirent aussi des principes retenus depuis janvier 2000 par le Royaume Uni dont nous avons pris connaissance en détail lors de notre visite à Southampton. Outre sa logique pragmatique, le dispositif britannique est effectivement invoqué plusieurs fois chaque année et semble bien répondre à ce que l'on en attend.

4.2.3 Organisation de l'expertise environnementale. Application à la problématique d'un lieu de refuge pour navire en difficulté

Les propositions qui suivent tendent à pallier la faible structuration de la mise en œuvre actuelle des décisions du C.I.A.D.T. de février 2000 avec l'objectif de rendre ces dernières opérationnelles.

¹ § 6 Capacités d'expertise (voir texte en annexe)

² §1.1.2 Mesures de préparation à la lutte et § 2.5 Capacités d'expertise (voir texte en annexe)

Formulées à propos de la réflexion sur les lieux de refuge pour navire en difficulté, elles ont néanmoins une portée plus générale comme il a été dit plus haut.

Il convient donc de déterminer comment dans les situations d'urgence susceptibles de nécessiter le recours à un lieu de refuge, l'autorité maritime peut disposer, à très bref délai, de l'expertise environnementale nécessaire, cette expertise constituant un élément essentiel dans l'évaluation de la situation et la définition de la stratégie à mener. Un tel objectif, indiscutable dans son principe, se heurte à deux obstacles.

Une première difficulté consiste à concilier le besoin d'expertise avec l'urgence opérationnelle. La solution passe nécessairement par une phase de préparation de nature à garantir, en phase de gestion de crise, une mobilisation optimale de la capacité d'expertise qui permettra rapidité et qualité de la réaction des autorités responsables. Une phase de retour d'expérience succèdera normalement à l'action, amorçant pour le long terme l'élaboration ou l'adaptation des mesures pertinentes (cette phase ne sera pas traitée ici).

Il convient aussi d'éliminer le risque de divergence d'avis d'experts sollicités séparément par chacune des autorités impliquées dans la gestion de la crise (c'est-à-dire d'une part l'autorité maritime gestionnaire de la crise en mer, d'autre part les autorités à terre concernées par l'amenée éventuelle d'un navire vers un lieu de refuge - autorités préfectorale et portuaire en particulier). Là encore c'est dans une démarche - innovante - d'organisation préalable de réseaux d'experts que peut se trouver la réponse.

Phase de préparation :

Elle s'inscrit naturellement dans la préparation des plans et singulièrement dans la préparation des plans POLMAR.

Devrait être définie et tenue à jour une liste d'experts comportant des représentants des divers enjeux (productions marines, économie touristique, installations portuaires, écosystèmes marins et littoraux, risques technologiques majeurs...). Au-delà des établissements publics spécialisés, ces experts pourraient être issus des milieux professionnels, universitaires ou associatifs³.

Ces experts devraient être organisés en réseau autour de chefs de file identifiés comme correspondants directs des autorités concernées ; ils auraient à charge de structurer et d'animer le réseau en liaison étroite avec ces dernières dès la phase de préparation et selon un cahier des charges précis.

Dès le stade de la préparation des plans, le choix des experts chefs de file et l'organisation du réseau devraient être effectués en concertation par les autorités concernées de manière à garantir une expertise cohérente. En particulier, le cahier des charges, évoqué ci-dessus, pourrait s'inscrire dans un canevas unique visant un recouvrement approprié des réseaux d'experts et assurant ainsi l'homogénéité entre réseau national (à la disposition des autorités centrales) et réseaux locaux dont traite le présent rapport.

³ La mise à disposition des préfets maritimes de moyens financiers (référence C.I.M. mer du 29 avril 2003) est de nature à faciliter le recours à de tels experts.

Phase de gestion de crise :

En cas d'événement, la consultation des experts devra rester compatible avec l'urgence opérationnelle ; pour reprendre les termes de l'instruction POLMAR, les autorités concernées doivent avoir à « disposition immédiate » une « expertise de qualité ».

La nécessité d'expertise ne devant pas avoir pour conséquence de paralyser l'action, il est clair que toute réunion physique d'experts ne saurait être envisagée, sauf exception. Par contre, c'est le réseau mis en place comme indiqué ci-dessus qui serait activé par son chef de file lui-même actionné par la ou les autorités concernées ces dernières adaptant leur demande aux circonstances et notamment à l'urgence. Il lui appartiendrait de s'adresser aux experts pertinents compte tenu du contexte et des orientations données par l'autorité et il lui reviendrait de réunir et de synthétiser les avis exprimés.

Le dispositif devrait être réactif mais aussi interactif pour à la fois améliorer le niveau de finesse de l'expertise en fonction du temps de réponse laissé disponible par le déroulement même des opérations et, d'autre part, s'adapter aux évolutions de la situation. Le Royaume Uni a mis en place un système permettant à l'autorité maritime d'alerter 24h sur 24, en quelques minutes, le chef de file puis à celui-ci de consulter très vite ses collègues. Il y a lieu de mettre en place un système analogue auprès de chaque autorité maritime.

5. L'éventail des mesures de sauvegarde⁴.

5.1 Circonstances de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde

Au cours d'une opération d'assistance à un navire en difficulté, les intervenants cherchent à réduire l'état de détresse du navire et les conséquences sur la santé publique, sur l'écologie et sur l'économie de la zone (voir § 4.1), étant entendu que les opérations de sauvetage de l'équipage ont été résolues en toute priorité s'il y avait lieu.

Suivant les circonstances, les interventions peuvent consister en priorité à faire face au plus vite aux pannes et avaries diverses à bord (incendie, voie d'eau, désarrimage de cargaison, fuite de matières polluantes) et à neutraliser les risques d'aggravation, d'explosion, de diffusion dans l'air et dans l'eau de matières toxiques ou polluantes. Une tentative de classement des priorités entre elles pourrait être la suivante : sauvegarder les vies humaines et les populations, traiter le sinistre à bord du navire (voir annexe 3 : plan de lutte de bord), lutter contre les causes possibles de pollution de la mer et du littoral.

Ces interventions peuvent se dérouler en mer ou sur rade abritée ou dans un port ou provisoirement dans un de ces lieux et définitivement dans un autre ; un des moyens de traitement peut consister à décider de couler volontairement le navire, alors que, le plus souvent, on s'efforcera au contraire d'empêcher le navire de couler.

5.2 Différentes mesures de sauvegarde

Par contre, l'autorité publique doit être en mesure de répondre aussi aux situations exceptionnelles qui sortent du cadre général évoqué ; les enjeux sont alors tels que la règle générale ne s'applique plus d'une façon systématique et qu'il faut disposer d'un «instrument public» (procédures, moyens, cadre juridique, équipements...) d'aide à la décision et d'intervention pour ces cas particuliers.

Pour des raisons d'efficacité, cet «instrument» doit être cohérent et, en quelque sorte, dans le prolongement et complémentaire au dispositif qui existe déjà : cadre juridique national, préfets maritimes, moyens, plans d'intervention (dont POLMAR)...

La lecture des «fiches d'accident» de l'annexe 5 ci-après, classées par ordre chronologique, confirme largement cette opinion. Elle montre qu'il existe aussi des cas, certes atypiques, de refus de certaines autorités portuaires ou de certains Etats côtiers d'accueillir des navires en difficulté. Chacun a en tête le cas du Prestige, mais les fiches de l'annexe 5 montrent que d'autres cas se sont produits, de la vedette de plaisance (BIO MARINE) au pétrolier de grande taille (KHARK V) en passant par le transporteur de produits (CASTOR).

Dans certains cas, on peut se demander si l'éloignement des zones côtières d'un pétrolier en perte n'a pas largement contribué à la pollution d'étendues de rivage beaucoup plus importantes que ne l'auraient fait des déversements contenus, en eaux calmes et peu profondes, donnant aussi l'opportunité de traiter les avaries du navire cause des déversements.

L'examen des accidents et incidents passés illustre la diversité des cas qui se sont présentés. On ne saurait donc en tirer des prévisions ou prédictions pour l'avenir. L'un de nos interlocuteurs nous disait très

⁴ Voir définition précise dans le glossaire en début du présent rapport.

justement au cours de cette mission : « le prochain accident ne ressemblera à aucun de ceux que nous avons connus jusqu'à présent ».

Il permet, en revanche, de détecter les procédures qui ont correctement fonctionné dans le passé et celles qui ont failli et qu'il convient de corriger ou de compléter. C'est en ce sens qu'il convient d'étudier l'annexe 5.

On constate en premier lieu que les ports sont des lieux de refuge particulièrement intéressants car ils cumulent la fonction « abri » contre les éléments, la fonction « traitement de la cargaison » grâce aux moyens de manutention dont ils disposent et la fonction « traitement du navire » car tous les ports disposent peu ou prou d'installations de réparation et de personnel compétent en la matière.

Mais l'aménée dans un port n'est pas la seule solution possible ou souhaitable :

- Il arrive parfois (cas du BOW EAGLE) que le port le plus proche ne puisse traiter dans de bonnes conditions la cargaison du navire et qu'il s'avère préférable de maintenir le navire à la mer, d'abord sur rade pour effectuer les premières évaluations et les premiers travaux, puis en route vers sa destination finale.
- Comme l'a montré le cas du ROSA M, l'échouage délibéré du navire en difficulté dans une baie sablonneuse (pour limiter les déchirures de la coque et les risques de pollution concomitante) et suffisamment abritée où ont pu être traités même sommairement à la fois la cargaison et le navire, s'avère parfois préférable à son entrée dans un port dont il pourrait bloquer les accès ou entraver les opérations normales au cas où il se retournerait ou coulerait avant que les opérations de traitement aient pu commencer.
- Dans le cas du BALU, le naufrage en haute mer (une fois l'équipage sauvé) par gros temps assurant le maximum de dilution à la cargaison d'acide sulfurique transporté a certainement mieux valu qu'un naufrage près des côtes par mer calme et peu profonde ou une pollution diffuse et quasiment impossible à traiter par perte du produit en zone portuaire. On peut cependant douter qu'un armateur ou un capitaine accepte facilement de saborder son navire tant qu'il flotte encore, même pour protéger des côtes et des populations d'une pollution hypothétique. Dans un tel cas la décision doit impérativement être prise par les autorités de l'Etat côtier.
- En outre la conduite à un lieu de refuge peut amener le navire à naviguer dans des conditions susceptibles d'aggraver son état en cas de faiblesse de ses structures ; à titre d'exemple, remorquer un navire ou le faire naviguer à certains caps peut engendrer des contraintes structurelles pouvant aggraver son état.

Les ports doivent aussi préserver leur capacité à jouer leur rôle essentiel : l'accueil de tous les navires qui le souhaitent. Comme il l'a déjà été écrit dans le présent rapport, les autorités portuaires ont le devoir de tout faire pour sauvegarder les installations portuaires et la liberté d'accès à ces installations. On pourrait à bon droit leur reprocher en cas de sinistre de n'avoir pas tout fait pour préserver la vie et la santé des populations avoisinantes.

On ne saurait donc leur reprocher de refuser de recevoir des navires en avarie risquant d'entraver la liberté d'accès aux installations portuaires ou potentiellement polluants ou dangereux.

Plusieurs des fiches de l'annexe 5 font clairement apparaître les légitimes divergences d'approche qui peuvent se manifester entre les autorités maritimes (représentées en France par le préfet maritime) et les autorités d'un port pouvant constituer un bon refuge soit de par sa position géographique (à proximité d'un sinistre) soit de par ses capacités d'accueil et de traitement de la cargaison et du navire.

Plus que de ports ou plus largement de lieux de refuge qui existent, sont connus et utilisés dès lors que les navires en difficulté ne sont dangereux ni pour les installations, ni pour les populations, le besoin qui se fait sentir, au travers de l'étude des fiches, est celui de procédures de décision efficaces tant au plan national (lorsque le sinistre a lieu dans nos eaux) qu'au plan international (pour uniformiser les conditions de traitement des navires en difficulté).

Il apparaît ainsi que la destination d'un navire en difficulté doit être l'endroit qui apparaît le mieux adapté à la situation (ou, souvent, le moins inadapté) , pour traiter provisoirement et/ou définitivement une situation à bord et autour de ce navire.

Dans ces conditions, les mesures de sauvegarde pour un navire en difficulté peuvent consister à :

- Le maintenir à flot en mer. On s'efforcera de maintenir le navire en mer (soit en route par ses propres moyens ou en remorque, soit à la dérive, soit au mouillage) et en état de flotter, en vue de remédier provisoirement ou définitivement aux causes de l'accident et aux risques qu'il présente afin qu'il puisse reprendre sa route soit vers sa destination d'origine, soit vers un lieu de refuge (port ou rade), soit vers la haute mer.
- Le couler en mer. Il s'agit de laisser couler ou de couler volontairement le navire, soit sur place en urgence soit après l'avoir dirigé vers une zone appropriée, après un allègement éventuel de tout ou partie de la cargaison et des soutes.
- L'acheminer vers une rade abritée hors zone portuaire, ou vers un port. Le lieu de destination souhaité, dénommé « lieu de refuge » peut se trouver en zone de responsabilité française ou étrangère.

6. Les lieux de refuge

Ce sont des lieux où amener un navire en difficulté en vue de réduire ou de supprimer les conséquences de l'événement qu'il a subi, tout en veillant à prendre en compte les intérêts propres à ces lieux.

6.1 Caractérisation des lieux de refuge

Les principaux paramètres à prendre en compte et à adapter dans chaque cas pour le choix d'un lieu de refuge sont les suivants :

- L'identification du site.
- La localisation du site.
- Les environs du site : villes voisines, infrastructures (autoroutes, aérodromes, hébergement...).
- La nature du site : port de commerce, port militaire, port de pêche, port de plaisance, rade naturelle, autre lieu (échouage volontaire par exemple).
- Le statut juridique du site : port autonome, port décentralisé, port militaire, rade extérieure à un port. C'est de ce statut que dépendent notamment la procédure à suivre et la qualité de l'autorité à contacter pour y accéder.
- Les caractéristiques physiques du site :
 - Tirant d'eau admissible,
 - Marnage,
 - Courants,
 - Exposition à la houle,
 - Difficultés d'accès (hauts fonds, virages, écluses, chenal étroit, tirant d'air s'il faut passer sous un pont...),
 - Vents dominants,
 - Caractéristiques des fonds et tenue au mouillage.
- Les infrastructures :
 - Longueurs de quai,
 - Ducs d'albe, coffres,
 - Existence de bassins de radoub et caractéristiques,
- Les moyens mobilisables avec ou sans délais pour traiter le sinistre et réduire les risques en distinguant les moyens permanents prépositionnés et les moyens occasionnels acheminables par terre, par mer ou par air :
 - Pilotes de port,
 - Moyens de remorquage,
 - Barrages antipollution et moyens de récupération associés (écrémeurs en particulier),
 - Moyens de lutte contre l'incendie,
 - Réactifs chimiques éventuellement utilisables,
 - Équipements de décontamination,
 - Équipements pour vider ou transborder la cargaison (selon sa nature),
 - Moyens de réparation,
 - Moyens médicaux,
- Les enjeux pour les vies humaines :
 - Conséquences pour la population exposée au sinistre lui-même ou aux risques d'aggravations,
- Les enjeux économiques :

- Conséquences du blocage d'un port de commerce, y compris pertes d'activité des navires immobilisés et des entreprises liées au fonctionnement du port (rupture des chaînes d'approvisionnement ou impossibilité d'exporter),
 - Conséquences pour la pêche (professionnelle et de loisir, sur les plans sanitaire et économique),
 - Conséquences pour les zones conchylicoles (y compris les pertes en image de marque),
 - Conséquences sur le tourisme et plus généralement pour l'attrait du lieu, sa valeur culturelle, esthétique, scientifique ou éducative.
- Les enjeux pour la défense nationale ;
 - Les enjeux environnementaux, en précisant l'importance de ces enjeux, au plan local, régional, national, européen ou international ;
 - Milieux et habitats,
 - Diversité biologique et utilisation durable des ressources marines et côtières,
 - Zones protégées (quel que soit le régime),
 - Conséquences sur la diversité biologique et l'utilisation durable des ressources biologiques marines et côtières,
 - Sites classés.

Si l'on excepte les produits de type Seveso visés au 4.1.1., l'analyse et l'évaluation raisonnée des enjeux peut donc fort bien montrer que, si le risque de rupture du navire est modéré (10% à 30% par exemple), il y a avantage à gagner un lieu de refuge où, soit le risque de rupture sera écarté, soit la pollution pourra être mieux circonscrite.

6.2 Les références étrangères

Les informations et avis exposés ci-après ont été recueillis lors d'une réunion d'experts organisée par la Commission européenne, le 31 janvier 2003 et complétés par des contacts directs avec certains pays européens. Ils n'engagent pas les auteurs du présent rapport.

Ils ne présument pas non plus de la mise en œuvre par les Etats de la Directive Européenne, mais reflètent l'état d'esprit de leurs services au début de la démarche.

6.2.1 Le Royaume Uni

La position actuelle des autorités britanniques est de ne pas donner a priori les noms de lieux refuges déterminés. Il faut apprécier la situation au cas par cas et définir une liste des actions à conduire. Les lieux refuges possibles comportent bien évidemment des ports et des rades abritées. Le SOSREP dispose donc pour la totalité des ports et mouillages du Royaume Uni d'une série d'informations pertinentes pour l'exercice de sa mission (caractéristiques d'accès, quais, équipements de lutte contre les sinistres, enjeux économiques et environnementaux).

Le groupe "environnement" a la particularité d'être commun aux trois dispositifs qui doivent prendre en compte les conséquences d'une éventuelle pollution : le plan d'assistance aux navires en difficulté, le plan de lutte contre la pollution en mer et le plan de lutte contre la pollution du littoral.

Les Britanniques ont un plan pour aider à choisir les lieux de refuge et plus généralement pour déterminer (et modifier si nécessaire) la stratégie de secours. Mais la méthodologie à suivre reste nationale et n'est pas diffusée. En ce qui concerne les enjeux d'environnement, cette stratégie se réfère au concept « de bilan environnemental » qui semble avoir un contenu précis et opérationnel.

Les Britanniques précisent qu'il y a une gradation des priorités pour orienter les choix:

- 1. Porter assistance à vies humaines en danger
- 2. Apporter une aide pour contrôler le sinistre à bord
- 3. Éviter la pollution en mer
- 4. Éviter la pollution à terre

6.2.2 La Suède

Comme les Britanniques, les Suédois n'éprouvent pas le besoin de publier une liste de lieux refuges. Le choix doit se faire au cas par cas.

6.2.3 La Finlande

Il est toujours difficile de choisir un lieu de refuge. Sur les côtes finlandaises, il y a beaucoup de refuges possibles et il importe de choisir le meilleur en fonction de la situation. Même une fois que l'on a choisi un lieu de refuge, il importe de continuer à étudier d'autres solutions car les circonstances peuvent changer.

La société nationale de sauvetage et la compagnie nationale pétrolière tiennent à jour la liste des ports et rades abris accessibles aux différents types de navires.

Pour analyser les risques, les Finlandais disposent d'un programme informatique.

6.2.4 Le Portugal

Les Portugais ne voient pas pourquoi il faut adopter des règles européennes pour désigner des ports refuges. Néanmoins, ils sont en train de transposer la directive 2002/59/CE.

6.2.5 Les Pays Bas

Il n'y a pas de liste de lieux refuges prédéterminés. Il faut étudier la situation et désigner un lieu au cas par cas, en faisant au mieux.

Il est important de tenir un historique des accidents.

Il importe d'éviter les réactions « NIMBY » (not in my backyard) !

6.2.6 L'Italie

Pour le choix des refuges, des plans nationaux existent.

Il n'y a pas de liste prédéterminée des lieux, il faut étudier la situation au cas par cas.

6.2.7 La Norvège

Il faut traiter les accidents et choisir le refuge au cas par cas en fonction des capacités d'accueil du lieu, en relation avec les autorités à terre, en s'aidant de plans qui datent des années 80.

Il est envisagé d'informatiser les renseignements sur les lieux possibles de refuge.

La liste des lieux possibles est confidentielle, elle doit rester entre les mains des professionnels.

6.2.8 L'Irlande

Il y a une liste de lieux refuges, mais elle est conservée en interne.

Quoiqu'il en soit, il faut étudier au cas par cas pour rechercher le lieu le mieux adapté à la situation.

6.2.9 L'Espagne

Il faut faire une différence (sans que cette différence ait été explicitée) entre les eaux territoriales et la haute mer, entre les situations où un équipage est à bord du navire ou non.

Le choix d'un refuge est à faire au cas par cas en fonction de la situation du moment.

Il y a un problème de responsabilité à bien définir en particulier si le navire coule en rejoignant un lieu refuge désigné.

6.2.10 La Grèce

Chaque situation est traitée au cas par cas.

6.2.11 L'Allemagne

Les Allemands ne vont pas désigner les lieux refuges a priori, car il faudra toujours faire une appréciation au cas par cas.

Tout lieu a vocation à être un refuge.

Ils ont toutefois prévu d'aménager en Mer du Nord deux points d'accostage sur ducs d'Albe pour navires en difficulté, l'un à l'entrée de l'Elbe, l'autre à celle de la baie de Jade (entrée de Wilhelmshaven), tous deux bien protégés des vents du secteur ouest.

6.2.12 Le Danemark

Le Danemark appelle l'attention sur le choix des refuges, il faut tenir compte des aspects environnementaux.

Le choix restera à faire au cas par cas, ce qui n'empêche pas d'étudier six ou sept sites possibles.

6.2.14 La Belgique

Tout abri et port sur les 60 km de côtes belges a vocation à être un refuge.

6.2.15 Conclusions de ce tour d'horizon

Il révèle que chaque cas d'assistance à navire en difficulté requiert une appréciation particulière de la situation ; le choix d'une mesure de sauvegarde, en particulier le choix du lieu de refuge si cette solution est retenue, est à faire au cas par cas. La plupart des pays prévoient de disposer d'un inventaire des lieux de refuge potentiels décrivant leurs caractéristiques et capacités pour traiter un navire en difficulté.

6.3 Guides des sites possibles

Il y a lieu de veiller à ce qu'existe et soit tenue à jour une liste de l'ensemble des ports et autres lieux de refuge potentiels, comportant les caractéristiques de ces sites.

Cette liste présenterait, pour chaque site possible, son aptitude à servir de lieu de refuge pour tel ou tel type d'accident, en fonction de la taille du navire, de son état, de sa cargaison, du contexte océanographique et météorologique, de l'urgence d'une intervention et des risques acceptables pour son environnement.

Ces données seraient référencées par rapport à un jeu de cartes marines et terrestres. Elles seraient mises à jour annuellement et devraient être cohérentes avec celles des plans POLMAR.

L'établissement du ou des guides nécessite à l'évidence une connaissance approfondie du littoral et des ports, ainsi qu'un travail de synthèse des informations disponibles auprès de multiples sources. Il serait contre-productif de confier leur élaboration à une instance centralisée. La meilleure solution consiste à demander à chaque autorité maritime de les établir et de les mettre à jour. On peut noter que l'essentiel des informations nécessaires existe déjà dans les « Instructions Nautiques », les plans POLMAR, ou auprès d'organismes comme le S.H.O.M. ou IFREMER ainsi que dans la documentation issue de l'expérience des préfets maritimes confrontés régulièrement à ce type d'événement.

A la suite de notre « rapport préalable » et du Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003, des instructions ont été transmises sur ces points aux autorités maritimes qui ont, en outre, été informées en permanence des développements du présent rapport.

7. Contenu des plans : procédures de décision et moyens de mise en œuvre.

7.1. Procédures de décision actuelles

Tout événement impliquant assistance à navire en difficulté en mer donne lieu à une appréciation de situation en vue d'aboutir au choix de la mesure de sauvegarde la plus appropriée. Cette appréciation est conduite sous la responsabilité de l'autorité maritime.

Le choix définitif de la meilleure mesure de sauvegarde possible est effectué par des autorités différentes selon la mesure proposée :

- Si la mesure de sauvegarde proposée consiste à maintenir le navire en difficulté en mer ou à le couler ou le laisser couler délibérément, la prise de décision appartient à l'autorité maritime.
- Si la mesure de sauvegarde consiste à diriger le navire vers une rade, hors limites administratives d'un port, en vue d'un mouillage ou d'un échouage, la prise de décision est toujours du ressort de l'autorité maritime.
- Si la mesure de sauvegarde proposée consiste à diriger le navire vers un port ou une rade située à l'intérieur d'une limite administrative portuaire, l'autorité en charge de la prise de décision :
 - est l'autorité maritime, s'il y a accord sur le choix proposé entre l'autorité portuaire et l'autorité maritime ;
 - n'est pas légalement définie, s'il y a désaccord entre l'autorité portuaire et l'autorité maritime sur le choix proposé par l'autorité maritime. On s'accordait généralement à considérer que cette décision serait prise au niveau du Gouvernement mais aucune disposition législative ne le prévoyait ; les premiers travaux de notre mission ont conduit le C.I.M. d'avril 2003 à confirmer le principe selon lequel la décision serait de niveau gouvernemental et, au moment où le présent rapport est rédigé, le projet de loi correspondant est en cours de préparation. C'est bien entendu l'autorité maritime qui continuera à présenter à l'autorité chargée de prendre la décision, par l'intermédiaire du Secrétariat général de la Mer, la situation et les motifs de désaccord entre l'autorité portuaire et l'autorité maritime.

Une fois choisie la mesure de sauvegarde, il s'agit de mettre en œuvre la décision retenue :

- pendant le transit maritime du navire en difficulté ou son stationnement sur rade située hors limite administrative portuaire, ce navire est placé sous le contrôle de l'autorité maritime ;
- à l'intérieur de la limite administrative portuaire, le navire en difficulté est placé sous le contrôle de l'autorité portuaire.

Pour assumer au mieux ses responsabilités, l'autorité maritime s'entoure d'une cellule de crise constituée d'une part de ses collaborateurs permanents et d'autre part d'experts extérieurs occasionnels conformément aux dispositions générales indiquées dans l'instruction POLMAR du 2 avril 2002. Elle établit aussi la concertation nécessaire avec les autorités centrales de l'Etat, les préfets, les autorités portuaires et les collectivités territoriales (cf. instruction du 2 avril 2002 du Secrétariat général de la Mer, notamment §2.4).

7.2. Cas étrangers

Comme au paragraphe 6.2, les informations et avis exposés ci après ont été recueillis lors d'une réunion d'experts organisée par la Commission européenne, le 31 janvier 2003 et complétés par des contacts directs avec certains pays européens. Ils n'engagent pas les auteurs du présent rapport.

7.2.1 Le Royaume Uni

Les Britanniques ont éprouvé dans le passé (en particulier dans l'affaire du Sea Empress) des difficultés internes pour définir les rôles respectifs du commandant d'une opération et du groupe de contrôle ministériel constitué pour prendre les grandes décisions. Par ailleurs, ce groupe de contrôle était trop étendu ce qui constituait une entrave pour prendre les décisions. Il a donc fallu y remédier.

Aujourd'hui, une seule autorité ministérielle dispose de la capacité de décider : le SOSREP, Secretary of State's Representative. Il est installé et pris en charge par l'Agence nationale des affaires maritimes et des gardes côtes (Maritime and Coastguard Agency : M.C.A.) et peut disposer de tous ses moyens. Il est assisté par l'unité de contrôle de l'assistance (Salvage Control Unit) restreinte en effectifs qu'il active dans une configuration appropriée lorsqu'il l'estime nécessaire et qui s'appuie à son tour sur des groupes spécialisés, tel que le "groupe environnement" (Environment Group). Ces groupes d'experts n'ont qu'un rôle consultatif ; un seul expert représente le groupe au sein de l'unité de contrôle.

Les autorités britanniques distinguent quatre champs d'activité dans le traitement des accidents maritimes :

- le S.A.R (Search and rescue) ou sauvetage en mer,
- le Salvage ou assistance,
- la lutte contre la pollution en mer,
- la lutte contre la pollution à terre.

Seules les opérations d'assistance sont du ressort ultime du SOSREP et toute opération d'assistance dans lesquelles il existe un risque sérieux de pollution doit être dirigée par le SOSREP qui agit au nom de l'intérêt public et peut dépasser toutes autres considérations (overriding).

Le SOSREP doit donc être :

- sur les lieux,
- capable d'agir sans délai,
- libre d'agir sans recourir à une autorité supérieure.

En bref, le rôle du SOSREP est très étendu. En particulier, il a autorité sur les autorités portuaires quand il s'agit, le moment venu, de désigner le port de refuge.

Son mode d'intervention est le suivant :

1. Lorsque le SOSREP ou les gardes côtes décident que le point d'alerte est atteint et qu'il est nécessaire d'intervenir, il avertit les parties en charge du navire, ou à défaut, ceux à qui des instructions peuvent être données. Une instruction préliminaire a été auparavant donnée aux armateurs, de façon à ce que la mise en jeu de leurs responsabilités comprenne une offre d'aide par le M.C.A. et une demande d'information sur la situation et les intentions du Commandant.

2. L'intervention initiale est généralement une instruction formelle aux armateurs ou aux entreprises d'assistance (WEIJS-MULLER, SMIT-TAK, Abeilles, etc.) d'avoir à soumettre au SOSREP, pour approbation, leurs plans et leurs intentions. Par intervention, il faut entendre que le SOSREP puisse donner des instructions à certaines personnes spécifiées et notamment :

- les commandants,

- les armateurs,
- les entreprises d'assistance,
- les pilotes,

et dans certains cas :

- les commandants de port,
- les autorités portuaires.

3. Mise en place d'une unité de suivi du sauvetage : cette petite unité comprend généralement :

- le SOSREP,
- un représentant des moyens d'assistance engagés sur le navire,
- le commandant du port qui peut ou pourrait être sollicité dans le sauvetage,
- le représentant de l'armateur,
- un responsable de la lutte contre la pollution en mer,
- un représentant de l'environnement en contact avec les différents groupes concernés par l'environnement,
- un conseiller en assistance choisi et rémunéré par le SOSREP.

4. Une équipe embarquée, comprenant normalement :

- des membres de la société d'assistance,
- le représentant du SOSREP,
- dans certains cas des représentants des cellules d'urgence des armateurs.

Le SOSREP est investi par la loi du pouvoir de passer outre (override) aux décisions des autorités portuaires ou littorales. Ces pouvoirs vont être étendus aux sinistres pouvant survenir sur les installations offshore et à la possibilité de réquisition d'équipements privés installés dans les ports.

7.2.2 La Suède

Il y a en Suède deux organisations différentes pour traiter d'une part du sauvetage des vies humaines (opération SAR, Search And Rescue, du ressort du centre de coordination de sauvetage maritime, le MRCC) et d'autre part des cas d'assistance à navire en danger (opération AS, confiée à un service d'assistance maritime, le MAS).

Dans la plupart des cas, il y a besoin d'assurer la coordination entre ces deux organisations : elle est assurée par le Rescue Leader, qui est le Commandant des Coast Guards. Dès qu'il ne s'agit plus que d'assister le navire en difficulté, c'est le Commandant des Coast Guards qui prend les grandes décisions et choisit le lieu refuge si besoin. En cas d'insatisfaction du Gouvernement concernant la décision prise, on change le Commandant des Coast Guards !

Lorsqu'un navire est dirigé vers un refuge, il y a obligation de coopérer avec les autorités locales concernées.

Les Coast Guards ont autorité sur les autorités portuaires pour choisir une destination portuaire lorsqu'un navire est en difficulté. Un problème se pose au sein d'un port lorsque des quais sont privés : ce point est à l'étude.

7.2.3 La Finlande

Il faut conserver la même organisation quand on passe d'une situation d'assistance à vies humaines en danger à celle d'assistance à navire en difficulté.

7.2.4 Le Portugal

Pour le choix d'un lieu de refuge, la marine nationale a le pouvoir de décider, après consultation des autorités en charge des ports. Il n'y a pas de problème de relations entre les instances portuaires et la marine nationale car les ports sont publics et non pas privés.

Il est arrivé qu'un navire en difficulté entre dans un port. Les autorités portuaires ont interdit le déchargement de toute la cargaison pour raisons commerciales. Après allègement partiel pour traiter le sinistre, le navire a été dirigé vers un port espagnol pour décharger le reste de sa cargaison.

7.2.5 Les Pays Bas

C'est le ministre compétent (des transports ?) qui choisit le lieu refuge lorsque le risque présenté par le navire en difficulté est important ; le ministre s'entoure alors d'experts. Dans les autres cas de routine, c'est le commandant des Coast Guards qui décide.

En cas de conflit entre le commandant de l'opération en mer et les autorités portuaires, c'est le ministre des transports qui tranche.

Le problème le plus important qui se pose concerne les affaires financières. Une assurance obligatoire pourrait être une solution, mais pas forcément la meilleure. La réflexion est en cours.

7.2.6 L'Italie

C'est le ministre de l'environnement qui est responsable dans les eaux territoriales. Au delà, en haute mer, c'est le ministre des transports.

Le commandement des opérations est assuré par le commandant de la Garde Côtière.

Une loi de 1992 définit les dispositions pour la protection de la mer.

Il y a des accords et conventions avec la France et Monaco. Des exercices de mise en œuvre ont lieu périodiquement. (le porte parole italien parlait sans doute de lutte contre la pollution et non pas de lieu refuge)

7.2.7 La Norvège

C'est la Coastal Unit of Fishing qui est l'unité la plus compétente pour s'occuper des cas de détresse et d'assistance.

7.2.8 L'Irlande

Il y a des Coast Guards en Irlande pour s'occuper de ces affaires.

En cas de conflit entre le commandant des Coast Guards et les autorités portuaires pour le choix d'un port refuge, ce serait le Commandant des Coast Guards qui déciderait.

Un plan est en cours d'élaboration.

7.2.9 L'Espagne

L'Espagne a créé une autorité responsable des opérations d'assistance : SASEMAR. Des plans nationaux ont été établis et des accords avec la France existent. Le cadre actuel est jugé satisfaisant par les autorités espagnoles et il n'y a pas lieu d'en changer, selon elles.

7.2.10 La Grèce

La Grèce a des « Coast Guards » responsables à la fois du sauvetage des vies humaines et de tout ce qui touche à la pollution marine.

En cas d'accident majeur, une cellule de crise est constituée au niveau ministériel, dirigée par le Commandant des Coast Guards. Cette cellule comprend des officiers des Coast Guards et de la Marine, des autorités de police portuaire, des autorités portuaires et locales, des scientifiques.

La Grèce semble s'interroger sur le but poursuivi par l'Europe dans cette affaire de lieux refuges. Les organisations fonctionnent bien et la coopération aussi.

7.2.11 L'Allemagne

L'Allemagne vient de créer à Cuxhaven un « Havarie-Kommando ». C'est un centre de coordination dont le responsable est décideur unique en cas de navire en difficulté (comme nous-même, les Allemands préfèrent utiliser cette expression plutôt que « navire en détresse », terme considéré comme impropre par eux comme par nous). Il peut imposer à un port de recevoir un navire en difficulté et passer outre à un éventuel refus du port.

Compte tenu de la structure fédérale de l'Allemagne, la création du « Havarie-Kommando » a fait l'objet de traités entre la Fédération et les Länder côtiers. Le « Kommando » est, pour la première fois dans l'histoire de l'Allemagne fédérale, un organisme mixte Fédération-Länder qui coordonne les services de la Fédération et des Länder ayant des responsabilités liées à la question.

Il est prévu que les dépenses non prises en charge par les divers systèmes d'indemnisation soient réparties par moitié entre la Fédération et les Länder.

Le chef du « Havarie-Kommando » a une position très forte et est indépendant de toute influence politique.

L'Allemagne considère que la mise en place du « Havarie-Kommando » et de tous les textes qui le régissent constitue la transposition complète de l'article « lieux de refuge » de la directive 2002-59. Elle estime que c'est le « plan » (terme considéré par eux comme par nous comme impropre) demandé.

7.2.12 Le Danemark

Il est peut être dangereux d'avoir deux organisations différentes, l'une pour le SAR et l'autre pour l'antipollution.

7.2.13 La Belgique

La Belgique prépare la transposition de la directive européenne 2002/59/CE et rencontre deux difficultés :

- Définir la structure décisionnelle,
- Définir les responsabilités financières liées à une prise de décision.

L'existence d'accords de coopération entre Etats est essentielle.

7.2.14 Conclusion de ce tour d'horizon

Il révèle que :

- Pour aider à la décision qui souvent doit être prise rapidement, il faut un plan.
- En cas de conflit entre l'autorité portuaire et l'autorité maritime pour la désignation, le moment venu, d'un port refuge, il faut prévoir une autorité chargée d'arbitrer : certains pays ont désigné cette autorité, d'autres y réfléchissent encore au moment de la rédaction de ce rapport.
- Les conséquences financières du choix liées aux responsabilités du décideur restent à étudier (cf. § 8.1).
- La coopération formalisée par des accords bi- ou multilatéraux donne globalement satisfaction.

7.3. Propositions de nouvelles procédures

Comme nous l'avons vu plus haut aux chapitres 2 et 3 et au paragraphe 7.1, il n'existe aujourd'hui aucune disposition nationale qui prévoit l'intervention de l'Etat pour arbitrer un différend éventuel entre l'autorité portuaire et l'autorité maritime lorsqu'il y a désaccord pour désigner un lieu de refuge à l'intérieur des limites administratives d'un port. Il importe donc de remédier à cette situation.

Hors des limites d'un port, il n'y a pas conflit en matière de pouvoir de police mais il n'empêche que les autorités terrestres peuvent également être concernées par les conséquences du choix d'un lieu de refuge.

Compte tenu en effet des enjeux et des risques que peut faire courir à la collectivité publique la décision d'imposer ou non le recours à un lieu de refuge (dans un port ou ailleurs) cette décision ne peut être prise que par une autorité politique.

Dès lors une loi devrait prévoir cette procédure de décision par le Gouvernement sur proposition de l'autorité maritime, après concertation avec les autorités terrestres concernées. Un décret en déterminerait les modalités d'application et des fiches réflexes destinées aux décideurs devraient être proposées par le Secrétariat général de la Mer.

Le processus qui permettra d'aboutir à la décision est décrit ci-après au paragraphe 7.4 et les moyens nécessaires à l'autorité maritime pour asseoir cette décision et notamment le recours aux experts sont traités au paragraphe 7.5.

7.4. Préparation des décisions (au sens de l'article 20 de la directive 2002/59/CE)

La préparation des décisions comprend schématiquement trois étapes traduisant la démarche à suivre pour décider du mode d'action à retenir face à un navire donné en difficulté :

- Apprécier la situation,
- Proposer une mesure de sauvegarde,
- Proposer un lieu de refuge.

7.4.1 Apprécier la situation

1. Décrire la situation :

1.1. Le sinistre à bord du navire :

- Navire en cause : type, cargaison, armateur, affréteur, circonstances de l'assistance... produits dangereux embarqués,
- Description du sinistre et conséquences sur la flottabilité, la stabilité, la disponibilité des moyens de propulsion, de production d'énergie et de lutte contre les sinistres à bord. Besoins en renseignements supplémentaires de la part de l'armateur, de l'affréteur, du capitaine, des témoins sur zone,
- Capitaine, équipage et autres personnes à bord ou non, en danger ou non,
- Moyens de lutte contre le sinistre à bord du navire,
- Besoin ou non d'embarquer une équipe spécialisée d'évaluation technique venant de terre, une équipe chargée de préparer la prise en remorque, une ou des équipes de réparations, un équipage de substitution ...

1.2. Les données d'environnement sur zone :

- Position du navire : en zone portuaire, en eaux intérieures, en eaux territoriales, en haute mer, par grands fonds ou non, en zone de responsabilité nationale ou pas,
- Météo présente et future ; état de la mer et houle attendus,
- Courants marins et de surface,
- Dangers alentour : hauts fonds, îles,
- Parc marin, site classé à proximité, sensibilité de la zone vis à vis de la pêche et de la conchyliculture.

2. La capacité du navire à se déplacer :

2.1. La mobilité du navire,

- En propulsion autonome ou à la dérive,
- Prise en remorque faite, envisagée ou nécessaire,
- Maintien du navire dans une position d'équilibre visant à ne pas aggraver ses avaries et notamment à ne pas provoquer ou aggraver les risques de cassure.

2.2. Les moyens d'intervention nécessaires :

- Moyens en personnels et matériels à déployer immédiatement sur la zone du sinistre pour la reconnaissance, pour aider à intervenir, pour sauvegarder l'équipage, pour prendre en remorque, pour lutter contre le sinistre...
- Moyens spécialisés à prévoir en complément pour faire face aux risques : navires de lutte antipollution, bateaux pompes, moyens de balisage et de surveillance d'une zone dangereuse,

navire d'accueil pour recevoir des passagers à transférer, navire réceptacle pour permettre un transfert de tout ou partie de la cargaison

3. Examiner les incidences financières :

- Identification du représentant de l'armateur,
- Navire assuré ou non ; si oui, par qui? Identification du représentant de l'assureur,
- Fourniture de la garantie financière et son niveau (jeu du droit à limitation de responsabilité),
- Contrats commerciaux d'assistance déjà passés par l'armateur et le capitaine.

4. Coopérer avec des pays étrangers :

- Si les intérêts de plusieurs Etats sont menacés, quel Etat prend en charge l'opération d'assistance ?
- Activation éventuelle d'accords permanents bilatéraux ou multilatéraux,
- Rédaction éventuelle de conventions occasionnelles avec des pays étrangers ; à défaut de convention établie avant un événement, les conséquences financières de la coopération seraient celles prévues par l'annexe à la Convention OPRC.

7.4.2 Choisir une mesure de sauvegarde

1. Identifier les mesures de sauvegarde envisageables :

Il s'agit ici de chercher une méthode qui permette d'aboutir au choix de la mesure de sauvegarde la mieux adaptée.

Six mesures de sauvegarde peuvent être envisagées en explicitant les différentes catégories identifiées au § 5.2. :

- Maintenir le navire en mer : maintenir le navire en l'état, ou l'alléger de tout ou partie de sa cargaison et de ses soutes, ou brûler volontairement tout ou partie de sa cargaison dangereuse,
- Couler volontairement le navire en mer, soit immédiatement, soit après avoir mis en œuvre pendant un certain temps le mode d'action précédent (pour gagner les grands fonds par exemple),
- Acheminer le navire vers une rade refuge française (en vue d'un mouillage ou d'un échouage volontaire sur plage),
- Acheminer le navire vers un port refuge français,
- Acheminer le navire vers un lieu refuge à l'étranger,
- Sortir le navire d'une zone portuaire pour lui faire rallier un autre refuge.

2. Identifier les risques :

Il s'agit de caractériser les risques en fonction de la situation.

Parmi eux, on pourra retenir suivant les cas : risque de mettre en danger la vie de l'équipage ou des équipes d'assistance, risque de sombrer, risque d'explosion, risque écologique en mer, pendant le transit, dans un lieu refuge, risque pour les populations, risque économique et financier, risque d'échouage pouvant aggraver la situation....

3. Trouver des critères de choix :

Il s'agit de retenir quelques critères qui guideront le choix, en fonction de la situation. Parmi eux par exemple: capacité à diminuer le niveau de risque, difficultés de mise en œuvre, capacité à pouvoir changer éventuellement de faisceau de solutions si les conditions changent,...

4. Confronter les risques retenus avec les mesures de sauvegarde envisageables puis expliciter les avantages et les inconvénients de chaque mesure de sauvegarde envisagée au regard des critères retenus.
5. Retenir la mesure de sauvegarde qui paraît la meilleure ou tout au moins la moins mauvaise.
6. Etablir une liste des autorisations à rechercher, des autorités à informer en vue de la mise en œuvre de la mesure de sauvegarde proposée.
7. Etablir la liste des besoins d'affréter, de réquisitionner, de mettre en demeure... , d'activer des conventions et accords, de demander des concours étrangers.
8. Evaluer le montant de la caution à exiger pour couvrir les frais susceptibles d'être engagés dans le cadre de la mesure de sauvegarde envisagée.
9. Evaluer les conséquences d'un rejet de la mesure de sauvegarde proposée.
10. Soumettre le projet à l'autorité de décision lorsqu'elle n'est pas l'autorité maritime.

7.4.3 Proposer un lieu de refuge

Si la mesure de sauvegarde retenue est autre que maintenir en mer ou couler, il s'agit désormais de préparer le choix du lieu de refuge(rade ou port) le mieux adapté à la situation :

1. Etablir la liste des sites potentiels accessibles à proximité de la zone du sinistre en exploitant autant que de besoin les données contenues dans la documentation nautique, l'ensemble fiches et cartes défini au § 6, les conventions PREMAR/PORTS.
2. Etablir la liste des risques présentés par le navire en difficulté : risques liés aux conditions d'accès au site, risques liés au séjour dans le site (économiques, financiers, écologiques, vis à vis des populations...)
3. Rechercher des critères de choix tels que capacités du site à faire face à telle ou telle situation.
4. Confronter les sites potentiels avec les risques retenus et expliciter les avantages et les inconvénients de chaque site en tenant compte des critères retenus.
5. Retenir le site qui paraît le mieux adapté, à la lumière des résultats des considérations qui précèdent.
6. Etablir la liste des autorités à informer de la décision proposée.
7. Ajuster la liste des besoins de réquisitions, d'affrètement et de mises en demeure.
8. Evaluer les conséquences d'un rejet du lieu de refuge proposé.
9. Affiner éventuellement le montant de la caution financière à exiger.

10. Soumettre le projet à l'autorité de décision.

Le choix d'un lieu de refuge déterminé étant fait, les modalités d'exécution de la solution retenue sont du domaine de la mise en œuvre.

Il est bien entendu, cependant, que la situation doit être réévaluée en permanence pendant la phase d'exécution, ce qui peut conduire à modifier le mode d'action.

7.5 Fourniture de moyens et d'installations adéquats

7.5.1 Préparation des plans maritimes - moyens d'expertise - experts pour la préparation - experts pour l'exécution

Il s'agit ici non de la décision de choisir une mesure de sauvegarde mais de la préparation et de la mise en œuvre de cette décision.

L'autorité maritime doit pouvoir s'adjoindre **avant la crise** tous les experts nécessaires pour préparer les plans.

- S'agissant d'experts issus des services de l'État, cette mise à disposition pourrait se régler par instructions administratives permanentes, assorties d'une liste de contacts, d'une manière analogue à ce qui existe dans les plans d'urgence.
- S'agissant d'experts appartenant à des établissements publics (IFREMER et Météo-France notamment) ou de structures de droit privé (telles que le C.E.D.R.E.), cette mise à disposition pourrait aussi être prévue de manière permanente, en précisant le droit de l'autorité de mobiliser ces organismes. Si ces mesures supposent des contreparties financières, celles-ci devraient être définies d'avance, dans le cadre de protocoles adéquats.
- Afin de pouvoir disposer de toutes les compétences nécessaires dans le domaine maritime il faut aussi mobiliser les experts du domaine maritime (spécialistes en assistance, pilotes, bureau Véritas, constructeurs navals, armateurs, etc) et accéder aux informations qu'ils détiennent avec une priorité absolue. L'organisation du recours à ces experts du secteur privé donnera lieu à l'établissement de contrats.
- L'organisation du recours à des expertises et à des prestations totalement extérieures (juristes, assureurs, interprètes, universitaires, ...) devrait être étudiée spécifiquement et des contrats-types devraient être pré-établis pour être passés rapidement le moment venu.

7.5.2 Mise en œuvre en temps de crise

Comme indiqué au paragraphe 7.1, l'autorité maritime mobilise en cas de besoin une cellule de crise pour lui permettre de mieux assumer ses responsabilités. Généralement, cette cellule comporte des représentants locaux du S.H.O.M., d'IFREMER, du C.E.D.R.E., de Météo-France, ainsi que des experts cités au paragraphe 7.5.1. Cette cellule pourrait utilement être complétée par un représentant du groupe environnement et par un expert juridique et financier, notamment en matière d'assurance en liaison avec la Direction des affaires juridiques du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (Sous direction du droit privé) qui exerce les fonctions d'agent judiciaire du Trésor.

Rappelons par ailleurs un extrait de l'instruction POLMAR (article 3.2): « Le préfet maritime ou le commandant de la zone maritime outre-mer prévient simultanément le centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (C.E.D.R.E.), dont les experts et les moyens sont mis sur-le-champ à sa disposition, ainsi que Météo-France et l'IFREMER. Il fait appel aux moyens adaptés des administrations et, si nécessaire, aux moyens privés réquisitionnés ou non, ainsi qu'aux moyens pouvant être mis à disposition par des Etats auxquels la France est liée par des accords de lutte contre la pollution. Pour l'exercice de ses responsabilités, il est assisté d'un état-major de lutte constitué d'un représentant du préfet de zone de défense et des représentants locaux ou régionaux des différentes administrations intéressées. Il peut en outre faire appel aux organismes et aux experts qu'il estime les plus qualifiés, ainsi qu'à toute personne dont la présence au sein de cet état-major lui semble nécessaire et notamment, le cas échéant, aux représentants des responsables de la pollution, de leurs assureurs et de l'organisme intergouvernemental d'indemnisation. »

L'autorité maritime doit aussi pouvoir disposer des moyens matériels, techniques, financiers juridiques et administratifs qu'elle jugerait nécessaires pour remplir sa mission, sans limitation ni délais, à charge pour elle de justifier a posteriori les choix qu'elle aura faits et les moyens, notamment financiers, qu'elle aura mobilisés. Cette autorité doit en particulier être investie des pouvoirs de réquisition, d'affrètement et de mise en demeure.

7.5.3 Préparation et mise en œuvre des plans portuaires

Il y a lieu que les ports s'assurent que les plans dont ils doivent disposer pour faire face à une situation d'urgence affectant un navire se trouvant dans leurs eaux permettent de traiter le cas de navires qui sont amenés du large, en cas de difficulté. Un certain nombre de points évoqués aux paragraphes 7.4 et 7.5.1 ci-dessus sont également applicables aux plans des ports.

7.5.4 Moyens à mettre en œuvre - existants, à mobiliser, voire à acquérir - par les autorités maritimes et portuaires et leur financement.

Pour permettre aux autorités maritimes et portuaires de disposer des moyens évoqués au paragraphe 7.5.2, il peut être nécessaire de les compléter. Ces autorités doivent dresser, au titre des plans, la liste des moyens supplémentaires nécessaires à leur exécution.

La directive 2002-59 prévoit en effet que les plans comportent des moyens. Une conséquence en serait que des ressources financières européennes contribuent à l'existence de ces moyens en sus des moyens nationaux déployés. Il serait bon que la France propose à la Commission d'en étudier les modalités.

8. Propositions dans le domaine juridique

8.1 Indemnisation

8.1.1. Remarques préalables

La limitation de responsabilité des propriétaires de navire et le fait que, même complétées par le F.I.P.O.L., les sommes disponibles pour indemniser des victimes de pollution, qui sont des tiers par rapport au navire et à sa cargaison, puissent être insuffisantes sont souvent critiqués. Il paraît sortir de l'objet du présent rapport de répondre à ces critiques. En revanche l'analyse qui suit peut déboucher sur des propositions d'action, en particulier dans le cadre de l'article 26 de la directive 2002-59 qui précise « la Commission examine la nécessité et la faisabilité de mesures, au niveau communautaire, visant à faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse, y compris les exigences appropriées en matière d'assurances et autres mesures de sécurité financière. »

De même certains considèrent que la limitation de responsabilité du propriétaire du navire et le fait que, pour le pétrole, ce que le propriétaire de la cargaison est susceptible de verser n'est pas lié aux dommages produits par sa cargaison déresponsabilisent l'un et l'autre. Le point de savoir s'il faut plus étroitement lier les « sanctions » financières à l'action du propriétaire du navire ou de celui de la cargaison s'étend à toute la question du lien entre l'indemnisation et la prévention des événements et pas seulement à la question des lieux de refuge.

8.1.2. Textes existants

C'est le droit international qui fixe pour l'essentiel le régime d'indemnisation des victimes d'accidents impliquant la responsabilité d'un navire. Ce droit fait partie de la législation française et certains de ses éléments sont repris dans les textes régissant le statut des navires. La situation est différente selon qu'on a affaire à un navire transportant des hydrocarbures, à la pollution susceptible d'être provoquée par les soutes d'un navire quelconque, à un événement concernant un navire transportant des « substances nocives ou potentiellement dangereuses » autres que les hydrocarbures (S.N.P.D., en anglais H.N.S.) ou à un navire n'entrant dans aucune de ces catégories, relevant de ce qui est appelé ci-après le « régime général ».

1. Régime général :

Dans ce cas c'est le droit national qui fixe le régime de responsabilité des propriétaires de navire (en France l'application du Code civil). Une convention internationale donne le droit au propriétaire de navire de limiter sa responsabilité. Le texte en vigueur est celui de la « Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes » (L.L.M.C. 76). Retenons ici que l'indemnisation existant dans le régime général est très faible par rapport aux dommages de pollution potentielle ; elle le restera même lorsque le protocole de 1996 qui majore les plafonds entrera en vigueur. La convention définit la « conduite supprimant la limitation ». L'interprétation donnée habituellement à la disposition correspondante est qu'elle ne permet en pratique pas de « supprimer la limitation » (Voir ci dessous, fin du §2).

2. Dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Le droit international, qui se substitue dans ce cas au « régime général » ci-dessus, fixe le régime de la responsabilité civile et le niveau de l'indemnisation qu'est susceptible de verser le propriétaire du navire (ou son assureur). Le régime en vigueur est celui de la « convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » (convention C.L.C.). Sans entrer dans les détails, soulignons une disposition, dite de « canalisation », qui précise « aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formulée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente convention ». Il paraît en effet utile de souligner que pour un événement entrant dans le cadre défini par la Convention on ne peut pas s'abstraire des dispositions de la convention. (C'est peut-être une des raisons pour lesquelles certains ont essayé de défendre, après la catastrophe de l'Erika, que le navire transportait, non des hydrocarbures, mais des déchets).

L'indemnisation disponible pour les victimes de la pollution est complétée par le Fonds international (le F.I.P.O.L.) créé par la « convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ». Les sommes disponibles par le jeu de la combinaison de ces deux conventions sont plafonnées à un montant qui ne dépend ni de la taille du navire, ni de la quantité des hydrocarbures déversés. Le plafond, fin 2003, sera d'environ 250 millions d'euros ; un protocole vient d'être adopté (mai 2003) qui fera passer ce plafond à environ un milliard d'euros qui sera applicable à tout événement survenant après l'entrée en vigueur pour l'Etat concerné dudit Protocole. Le F.I.P.O.L. est alimenté par les compagnies pétrolières en fonction des quantités reçues par elles dans l'année.

A noter que la convention C.L.C. prévoit un régime d'assurance obligatoire du navire (avec possibilité de contrôle du certificat dans les ports) et que le F.I.P.O.L. s'applique si l'Etat victime de la pollution est partie à la convention correspondante, quel que soit l'Etat dont le navire ou la cargaison relève.

Pour l'application de ce régime aux « lieux de refuge », il est bon de rappeler un certain nombre d'extraits de définitions de la convention C.L.C. qui s'appliquent également pour le F.I.P.O.L. :

- « dommage par pollution signifie :
 - a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire,
 - b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures » .(c'est nous qui soulignons),
- « mesures de sauvegarde signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution »

Le rapprochement de ces deux définitions paraît signifier que la décision d'amener un navire vers un « lieu de refuge » (quel que soit celui qui prend cette décision) relève des mesures de sauvegarde et que les dommages pouvant en résulter pour le lieu de refuge entrent dans ceux susceptibles d'être indemnisés au titre de la combinaison des fonds de la convention C.L.C. et du F.I.P.O.L.. Il faut comprendre ici l'expression « dommages pouvant en résulter pour le lieu de refuge » au sens large, c'est-à-dire y compris ceux subis par les populations qui vivent près du lieu, les dommages de pollution ou autres causés au lieu lui-même ou les conséquences économiques comme celles pouvant résulter de l'amenée au lieu de refuge, par exemple des conséquences sur l'exploitation d'un port choisi comme lieu de refuge.

Cette analyse conduit à estimer que les dommages pouvant résulter de l'amenée d'un navire dans un lieu de refuge (pour autant que la décision d'amener soit jugée une « mesure raisonnable ») sont éligibles à indemnisation au titre des deux conventions dans la limite des sommes disponibles.

3. Dommages par les soutes d'un navire

Un grand minéralier ou porte-conteneurs peut contenir dans ses soutes plusieurs milliers de tonnes d'hydrocarbures. Les dommages susceptibles d'être alors causés après un accident ne relèvent pas du régime précédent. Sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (O.M.I.) a été adoptée le 23 mars 2001 une « Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute ». Cette convention, largement inspirée de la convention C.L.C. ci-dessus, est récente et non encore en vigueur. Les dommages susceptibles de résulter de l'amenée d'un navire vers un « lieu de refuge » sont éligibles à la convention dans les mêmes conditions que ci-dessus en matière d'hydrocarbures (dernier alinéa de 2.). Mais tant que la Convention n'est pas en vigueur, c'est le « régime général » (voir 1) qui s'applique aux dommages en cause.

4. Dommages résultant des substances S.N.P.D.

A été adoptée en 1996 sous l'égide de l'O.M.I. une convention dite S.N.P.D. (en anglais H.N.S.) qui pour les « substances nocives et potentiellement dangereuses » autres que les hydrocarbures établit un système très proche de la combinaison de la convention C.L.C. et de celle du FIPOL (voir 1.2 ci-dessus). Cette convention n'est pas en vigueur. La plupart des Etats ont considéré que, dans son texte actuel, la convention S.N.P.D. pouvait très difficilement être mise en œuvre, d'où la faiblesse du nombre de ratifications et le fait que la convention ne soit pas en vigueur.

Des études sont en cours pour déterminer ce qui pourrait être fait pour remédier à cette situation. Il est difficile de prévoir quand et comment elles aboutiront. En tout état de cause, l'entrée en vigueur d'un régime spécial aux substances S.N.P.D. n'interviendra pas avant plusieurs années. Tant que la convention S.N.P.D. n'est pas en vigueur, les accidents les concernant relèvent du « régime général » (voir 1. ci-dessus) et les indemnités susceptibles d'être disponibles sont donc à un niveau ridiculement faible par rapport aux dommages susceptibles d'être causés, tant au plan général qu'au cas d'amenée du navire vers un lieu de refuge.

8.1.3. Prise en charge des dommages causés aux lieux de refuge

On n'évoquera pas dans cette section la question de l'autorité qui décide l'accès vers un lieu de refuge, question qui a été traitée précédemment.

① Dans l'état actuel des textes :

Il est clair que les autorités responsables des lieux de refuge et en particulier les ports, sont inquiètes de la couverture des dommages pouvant résulter de l'amenée d'un navire en difficulté en un tel lieu. La partie précédente a montré que la décision d'amener un navire vers un lieu de refuge (si elle est « raisonnable ») entraine dans les « mesures de sauvegarde » et que les dommages correspondants étaient donc susceptibles d'être indemnisés à ce titre. A noter que ceci figure explicitement pour les conventions de 1992 (voir 2. de 8.1.2 ci-dessus). Les autres types de dommages relèvent aujourd'hui du « régime général » ; dans ce cas c'est la législation nationale qui détermine les créances recevables et on peut penser que toute décision sur le sujet serait proche de ce qui figure dans la convention C.L.C.

Mais il est clair également que les dommages susceptibles d'être causés aux lieux de refuge pourraient dépasser les sommes disponibles pour l'indemnisation par la seule application des dispositions rappelées dans la partie 8.1.2 ci-dessus, en particulier dans tous les cas où c'est le « régime général » qui est d'application.

La réponse à la question dépend de la personne qui décide d'envisager d'amener le navire dans un lieu de refuge. Deux cas principaux se présentent à cet égard : soit la décision est prise par le navire, soit elle est imposée à celui-ci par l'autorité maritime.

Si un navire demande à aller dans un lieu de refuge, en particulier un port, l'autorité responsable de ce lieu peut conditionner son accord à la mise en place par le navire d'une garantie de prise en charge des dommages pouvant en résulter (cette condition figure dans les diverses recommandations internationales concernant l'accès aux ports refuge, qu'il s'agisse de l'accord de Bonn pour la Manche – Mer du Nord ou de la convention de Barcelone pour la Méditerranée). Cela s'est déjà fait dans le passé et cela ne présente pas de difficulté au moins en théorie ; en revanche en cas d'extrême urgence, on peut craindre que l'obtention de la garantie soit longue. Il ne paraît pas y avoir de solution claire à ce cas.

Lorsqu'un représentant de l'Etat impose au navire de se rendre dans un lieu de refuge, il apparaît pour le moins irréaliste de chercher à imposer en même temps à ce navire de souscrire une garantie pour les dommages que le lieu de refuge serait susceptible de subir. Dans ce cas il n'apparaît pas d'autre solution que la prise en charge des dommages par l'autorité qui a pris la décision ou au nom de laquelle elle a été prise, en l'occurrence l'Etat.

Diverses situations intermédiaires peuvent se présenter, par exemple celle où la demande émane du navire mais où le temps de négociation de la garantie est long ; dans ce cas le représentant de l'Etat peut demander l'accélération de la décision d'accès. On est alors ramené au cas précédent. Il est clair que d'autres situations intermédiaires sont susceptibles de se présenter et il ne paraît pas possible de les envisager toutes ; il restera donc toujours une marge d'incertitude à réduire au cas par cas.

Si l'Etat est amené à prendre en charge des dommages résultant de l'amenée d'un navire vers un lieu de refuge, il lui est possible d'exercer son droit de recours afin de faire prendre en charge les dépenses engagées dans le cadre d'un des systèmes décrits dans la partie 8.1.2 ci-dessus ... dans la limite des plafonds que prévoient ces systèmes et de la concurrence d'autres créances. Le fonds européen envisagé au §3 ci-après pourrait être mobilisé à cet égard.

② Evolution possible des textes en France

La section 1. ci dessus montre qu'on peut dans certains cas se trouver dans une situation où des dépenses sont insuffisamment indemnisées dans l'état actuel des textes.

L'évolution des sommes disponibles de façon générale pour indemniser les victimes de dommage dépasse le cadre de la seule question des lieux de refuges. On peut cependant avancer les idées ci-après :

- approuver d'urgence le protocole au FIPOL adopté en mai 2003 ;
- faire en sorte que la convention S.N.P.D. évolue de façon à ce que les objections à sa ratification par les divers Etats disparaissent ;
- faire en sorte d'accélérer la ratification du protocole de 1996 à la convention L.L.M.C. de 1976 et celle de la convention de 2001 sur les soutes.

Une autre possibilité serait de réfléchir à une solution permettant de faire sortir les dommages liés aux lieux de refuge des créances soumises au régime de limitation. Il paraît difficile de le faire. Dans le cas traité dans la section 2. du 8.1.2 ci-dessus (convention C.L.C. et FIPOL), cela suppose vraisemblablement de renégocier les conventions. Une décision unilatérale française ne paraît pas possible puisqu'elle serait

contraire aux engagements pris par la France en devenant partie aux conventions internationales ; le fait que la convention sur les soutes et la convention S.N.P.D. ne soient pas en vigueur ne change pas cette analyse puisque, en l'absence de cette entrée en vigueur, c'est la convention L.L.M.C. qui lie la France. La même analyse s'appliquerait à une décision collective des membres de l'Union Européenne.

On pourrait également examiner la possibilité de considérer que le droit à limitation disparaît dans certaines circonstances par suite du comportement du propriétaire du navire ou du capitaine. L'article V-2 ci-après de la convention C.L.C. (et la disposition pratiquement identique des autres conventions) est considéré par les juristes comme rendant en pratique impossible la suppression du droit à limitation : « Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. » Il faut en outre noter que la Convention étant la loi nationale, seul un tribunal pourrait interpréter cette disposition dans un sens plus favorable aux intérêts des victimes de la pollution ou autre événement. Là également donc la suppression du droit à limitation ne peut pas résulter d'une décision des pouvoirs publics à quelque niveau que ce soit.

③ Mesures susceptibles d'être traitées au titre de l'Union européenne

Nous avons rappelé, dans les remarques préalables qui ouvrent cette partie, les demandes adressées à la Commission européenne au titre de l'article 26 de la directive 2002-59. Cet article fixe en principe à la Commission l'échéance de 2007 pour la mise en œuvre de cet article, une fois qu'elle aura reçu les rapports des Etats membres sur la mise en œuvre de la directive.

Il est proposé de demander à la Commission de se saisir de la question sans attendre 2007.

Les études qui pourraient à ce titre être demandées à la Commission sont :

- mise en place d'un fonds spécifique aux dommages résultant de l'accès à un lieu de refuge garantissant les paiements des Etats ;
- examen des conséquences de l'adoption en mai 2003 d'un protocole créant un fonds supplémentaire complétant le F.I.P.O.L.
- accélérer la mise en place de la convention S.N.P.D. : on pourrait demander à la Commission d'engager une réflexion, permettant d'alimenter celle en cours sous l'égide de l'O.M.I., tendant à lever les obstacles à une ratification rapide de la convention S.N.P.D. de 1996. En complément de cette action, engagement là également d'une réflexion sur le niveau des montants disponibles au titre de cette convention ;
- préparer une recommandation aux Etats membres d'accélérer le processus de ratification du protocole de 1996 à la convention L.L.M.C. de 1976, de la convention de 2001 sur les dommages créés par les soutes des navires et du protocole de mai 2003 à la convention de 1992 créant le F.I.P.O.L.
- de façon plus générale, engager une réflexion commune des Etats membres sur l'adéquation du principe même de limitation de responsabilité et plus généralement le plafonnement des montants disponibles pour l'indemnisation, lorsque les victimes d'un événement sont des tiers par rapport tant au navire qu'à sa cargaison. A défaut étudier les garanties financières susceptibles d'accompagner l'accueil d'un navire en détresse dans un lieu de refuge.

8.2 Mesures juridiques à prendre au niveau européen

Quand un pays prend-il, en l'absence de demande d'un navire, la décision de le considérer comme en difficulté (cas de l'Erika) ?

Ceci conduit à s'interroger sur un renforcement des obligations de déclaration, sur une amélioration du suivi du trafic, en particulier la connaissance de la dernière position du navire... A ce sujet, voir nos propositions.

À la lumière des enseignements tirés de l'accident de l'Erika (et peut-être de celui du Prestige), une étude doit être menée pour déterminer d'une part s'il y a lieu de proposer (en concertation avec les partenaires de l'Union européenne) une modification aux dispositions de la convention MARPOL sur les obligations et des résolutions prises à l'OMI pour leur application, d'autre part si l'article L 21819 du code de l'environnement doit être amendé dans ce domaine.

En cas de sinistre intéressant plusieurs états côtiers : dans quel cas s'exerce le droit de refus d'un pays d'accepter un navire en détresse dans ses eaux ? Quand peut-on invoquer les conséquences locales pour justifier d'une telle position ?

9. Présentation à l'opinion publique et concertation avec les élus et les populations directement concernées.

9.1 Communication à froid sur notre mission

Les réflexions des membres de la mission ont abouti à l'élaboration d'un plan.

La mission a toujours considéré que le sauvetage des vies humaines constituait la priorité comme indiqué au chapitre 1 paragraphe 1.1. et au chapitre 5, paragraphe 5.1. On suppose ici la question des opérations de sauvetage des personnes résolue ou sans objet.

Le plan que nous avons étudié n'évite pas les risques inhérents aux événements mais vise à mieux se préparer pour y faire face. Il a pour objectif de réduire les conséquences des situations de navires en difficulté. Il permet, selon les cas, de choisir la "moins mauvaise solution" dans le contexte donné, toujours différent, d'un événement. Il ne se substitue surtout pas aux nécessaires mesures de préventions des accidents (cf. Convention SOLAS, MARPOL, etc.)

Les principes sur lesquels se fonde le plan sont les suivants :

- évaluer de façon permanente la situation de façon à permettre d'ajuster voire de modifier la solution initiale,
- déterminer la solution à retenir pour traiter les navires en difficulté et en premier lieu viser à stabiliser la situation, les maintenir en mer ou les diriger vers un lieu de refuge,
- dans le cas où la solution retenue est un lieu de refuge (toutes rades, toutes zones d'attentes, ou tous ports ont vocation à l'être), il est important d'en avoir rassemblé les caractéristiques à l'avance pour ne pas avoir à les rechercher dans la précipitation, en période de crise;
- une logique de raisonnement qui permet de préparer les décisions,
- une désignation claire des différentes décisions, dans le cadre d'une démarche par phases : réflexe, stabilisation, restauration afin de diminuer les risques et veiller à ce que les conséquences d'amener d'un navire dans un lieu de refuge soient en tout état de cause moins importantes que si on laissait le navire en mer);
- des moyens appropriés dont financiers et une indemnisation.

Tout ne dépend pas seulement de la France, mais sont également concernés le niveau international et peut être bientôt celui de l'Union Européenne.

9.2 Communications en temps de crise

9.2.1 Politique générale : la transparence.

Rappeler que la solution retenue n'est pas la panacée.

C'est l'Etat qui maîtrise la chaîne du recours à la décision.

Pour ce qui concerne les modalités d'exécution, l'autorité maritime est la seule qui ait une vue globale de la situation et qui puisse légalement mettre en œuvre en mer les moyens des administrations. Cette autorité s'entoure d'experts et s'exprime en leur nom.

9.2.2 Vis à vis des élus, des associations professionnels et environnementales :

- la concertation et une information régulière est indispensable,
- il faut expliquer les raisons des décisions prises.

9.2.3 Vis à vis des médias :

- prévoir des points de presse journaliers associant le représentant de l'autorité responsable du lieu de refuge
- laisser parler des experts, en leur rappelant qu'ils s'expriment uniquement dans leur domaine de compétence,
- traiter de la coopération entre administrations nationales et avec les autres Etats côtiers concernés.

10. Liste des propositions

Certaines de ces propositions, déjà présentes dans le rapport d'étape du 18 avril 2003, ont fait l'objet de décisions du comité interministériel de la mer du 29 avril 2003 ou ont déjà une réponse dans les travaux menés par les préfetures maritimes.

Il est utile de rappeler ici, avant de présenter nos propositions, qu'une situation de navire en difficulté susceptible de conduire à choisir un lieu de refuge est toujours une situation complexe pour laquelle il n'y a ni solution évidente, ni toujours une « bonne » solution. Le plus souvent il faut choisir – et souvent dans l'urgence – entre des inconvénients.

Il est également utile de souligner que de nombreuses dispositions existent déjà dans la législation et la réglementation françaises, par exemple le rôle majeur confié au préfet maritime (autorité maritime) et le système de collecte et de traitement des informations, ainsi que le rôle dévolu au secrétariat général de la mer et au CICADMER.

- 1° Réaliser un plan d'action piloté par l'autorité maritime, et comprenant :
 - Une planification des décisions de traitement des navires en difficulté :
 - l'appréciation de la situation, y compris un renforcement des moyens financiers permettant de recruter des experts choisis à l'avance,
 - les mesures de sauvegarde,
 - les lieux de refuge.
 - Des procédures de décision (selon les solutions juridiques retenues pour le recours au niveau du premier ministre).
 - L'établissement d'un guide des lieux de refuge, à leur propre usage. Il semble nécessaire de demander aux autorités maritimes de se lancer au plus tôt dans la mise au point des guides.
 - Un inventaire de moyens à mettre en œuvre en cas d'intervention : existants, à mobiliser, voire à acquérir.
 - L'accélération des concertations avec les ports autonomes maritimes, et également les ports d'intérêt national, en accord avec la D.T.M.P.L. (accélération de mise en œuvre de la circulaire du Secrétariat général de la Mer du 2 avril 2002 complétée par les éléments des parties 6 et 7 du rapport), pour l'action en mer et le cas échéant dans les ports ou autres lieux de refuge.
- 2° Intégrer dans les plans d'urgence des ports les dispositions liées à l'accueil d'un navire en difficulté.
- 3° Choisir le processus permettant à l'Etat, en cas d'urgence, de surmonter d'éventuelles divergences entre l'autorité maritime et l'autorité portuaire, en y impliquant le Secrétariat général de la Mer.
- 4° Organiser, à l'occasion de la préparation des plans, des réseaux d'experts mobilisables sans délai et capables de fournir aux autorités concernées (c'est à dire d'une part l'autorité maritime gestionnaire de la crise en mer, d'autre part les autorités à terre concernées par l'amenée éventuelle d'un navire vers un lieu de refuge) une expertise pertinente répondant à la double exigence :
 - de la rapidité, le besoin d'expertise devant se concilier avec l'urgence opérationnelle,
 - de la cohérence, de manière à éliminer tout risque de divergence dans les avis exprimés auprès de l'une ou l'autre des autorités.L'autorité maritime doit pouvoir contracter à l'avance avec les experts choisis.

5° Etendre explicitement au cas des navires en difficulté des dispositions financières d'utilisation des fonds POLMAR en dehors du déclenchement de ce plan et ouverture d'une ligne budgétaire à la disposition des autorités maritimes.

6 Réviser le décret n°78-421 du 26 mars 1978 qui prescrit des dispositions quant aux comptes-rendus faits par les navires transportant des hydrocarbures, dispositions aujourd'hui dépassées car plus limitatives que les obligations de MARPOL et informer les autorités maritimes des raisons de cette révision. (c.f. §3.1.1 ci dessus).

7° Compléter les procédures de consultation lorsque plusieurs Etats sont exposés (Convention sur l'assistance et Convention O.P.R.C.), et localement renforcer les concertations bi ou multilatérales entre les autorités maritimes concernées. En particulier, il faudra engager avec nos partenaires les négociations conduisant à compléter les accords bi- ou multilatéraux pour y inclure la concertation en matière de lieux de refuge.

8° Faire en sorte d'accélérer la ratification du protocole de 1996 à la convention L.L.M.C. de 1976, celle de la convention de 2001 sur les soutes et celle du Protocole de mai 2003 à la Convention de 1992 sur le FIPOL.

9° En matière d'indemnisation demander à la Commission de ne pas attendre 2007 pour (voir l'article 26 paragraphe 3 de la directive 2002/59/CE) « examiner la nécessité et la faisabilité de mesures, au niveau communautaire, visant à faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse », et en particulier lui demander:

9.1 d'étudier les modalités qui permettraient de faire évoluer la Convention S.N.P.D. pour que les objections des Etats à sa ratification disparaissent ;

9.2 d'envisager un système permettant de sanctionner financièrement la non-observation des obligations prévues par les conventions (MARPOL, SOLAS., etc.) pour limiter le risque d'accident ou pour en diminuer les conséquences.

Ceci pourrait prendre la forme,

- dans un premier temps, d'une taxation ou autre dispositif d'effet similaire dans les ports de l'Union européenne,

- dans un deuxième temps, de modifications à proposer à l'O.M.I. concernant la déchéance du droit à limitation dans les diverses conventions, notamment en cas de non observation d'une obligation de compte-rendu ;

9.3 de mettre en œuvre un fonds, dont les conditions d'approvisionnement seraient à définir, permettant soit de compléter les indemnisations lorsque les sommes disponibles par le jeu des conventions sont insuffisantes, soit de faire le relais entre la prise en charge rapide des coûts des conséquences de l'événement (dont les conséquences de l'amenée d'un navire dans un lieu de refuge), qu'ils soient subis par des privés ou des entités comme les ports, et la réponse des systèmes internationaux. Ce fonds serait justifié par un objectif de solidarité européenne.

10° En matière de moyens, étudier les compléments nécessaires et demander à la Commission d'examiner la possibilité que l'Europe contribue à leur financement compte tenu de ce que l'existence de tels moyens dans les plans est explicitement demandée par la directive.

I.G.E.

I.G.S.A.M.

C.G.P.C.

Signé

Vincent ALLAIS,
Ingénieur divisionnaire
des travaux publics de l'Etat

Signé

Henri HORNUS
Ingénieur en chef
des ponts et chaussées

Signé

Jean-Yves HAMON,
Inspecteur général
des transports et des travaux publics

Signé

André LE BERRE
Vice-amiral d'escadre (2S)

Signé

Jean-François LEVY,
Ingénieur général
des ponts et chaussées

Signé

Pierre ROUSSEL
Ingénieur général du génie rural
des eaux et des forêts

Signé

Roger BOSC
Administrateur général de première
classe des affaires maritimes

Signé

André GRAILLOT,
Ingénieur général
des ponts et chaussées

ANNEXES

Liste des annexes:

Annexe 1 : Lettre de mission

Annexe 2 : Extraits de conventions internationales :

- Articles 211 et 220 de la Convention des Nations Unies de 1981 sur le droit de la mer (dite de Montego Bay).
- Articles 5, 9 et 11 de la Convention de 1989 sur l'assistance
- Protocole 1 de la Convention MARPOL
- Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures

Annexe 3 : Plan d'urgence de bord

Annexe 4 : Article L 218-19 du code de l'environnement

Annexe 5 : Fiches d'accidents

Annexe 6 : Instruction du 2 avril 2002 du Secrétariat général de la Mer.

Annexe 7 : Extraits de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

17 JAN. 2003

la ministre de l'Écologie et du
Développement durable

le secrétaire d'État aux Transports
et à la Mer

à

Monsieur le Vice-président du Conseil Général
des Ponts et Chaussées

Monsieur le Chef du Service de l'Inspection Générale
de l'Environnement

Monsieur l'Inspecteur Général des Services des Affaires
Maritimes

objet : sécurité maritime, définition de lieux de refuge et des modalités de leur utilisation pour les navires en détresse.

référence :

La marée noire engendrée par le naufrage du Prestige, le 19 novembre dernier, a entraîné une grave pollution des côtes espagnoles. Elle atteint désormais le littoral français, déjà touché il y a trois ans à la suite du naufrage de l'Erika.

Parmi les nombreuses questions soulevées par ces deux naufrages, l'une est relative aux décisions à prendre par les autorités compétentes pour réduire le risque de pollution, après qu'elles ont reçu un signal de détresse d'un navire dont la cargaison engendrerait, en cas de naufrage ou de déversement en mer, une pollution marine et du littoral. En particulier, elles doivent pouvoir demander, voire imposer, au navire de faire route vers un « lieu de refuge » qu'elles lui désignent, dans des conditions générales à définir et selon des modalités adaptées à chaque cas particulier.

L'utilisation de tels lieux de refuge requiert donc des procédures d'aide à la décision et d'arbitrage en situation de crise, afin de minimiser le risque global de pollution, le cas échéant au prix d'un accroissement local du risque, en fonction d'éléments d'information parfois incomplets ou incertains : état prévisionnel de la mer, houle et courants, météorologie, capacité résiduelle du navire à rejoindre un lieu donné, nature exacte de sa cargaison et de la pollution qui serait engendrée. La mise en place d'une telle stratégie nécessite également que soit bien défini le régime des responsabilités engagées dans sa mise en oeuvre.

La notion de lieu de refuge existe déjà juridiquement. Au plan communautaire, la directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi des navires et d'information, dispose en son article 20 intitulé « Lieux de refuge » que « les Etats membres établissent des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction [...] afin de garantir que les navires en détresse puissent se rendre immédiatement dans un lieu de refuge, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente. »

Cette directive doit être transposée en droit interne avant le 5 février 2004. Le Conseil européen des ministres des Transports du 6 décembre dernier a avancé cette date, en invitant les Etats membres à définir ces plans dès le 1^{er} juillet 2003.

Compte tenu de la complexité du sujet, de sa sensibilité et de la brièveté des délais, nous souhaitons que le Conseil général des ponts et chaussées, l'Inspection générale de l'environnement et l'Inspection générale des services des affaires maritimes puissent mener rapidement une mission commune portant sur les procédures à mettre en œuvre pour des lieux de refuge.

La mission définira les informations et critères pertinents à prendre en considération au moment de choisir, éventuellement, de diriger un navire en avarie vers une zone refuge, notamment en fonction de ses caractéristiques, ainsi que des types de navires et de cargaisons. Ces critères intégreront en particulier les risques pour les populations (risques majeurs notamment), la capacité de mise à l'abri d'un navire endommagé, l'accessibilité par terre et par mer, la possibilité de confiner localement une éventuelle pollution, les dommages économiques et écologiques qu'elle engendrerait. La mission pourra s'inspirer des critères définis par des accords internationaux, tels que celui de Bonn pour la mer du Nord, ou encore d'exemples étrangers existants ou en cours d'élaboration.

Elle proposera une méthode pour procéder, à partir du mois de mars 2003, à l'analyse, site par site, de l'ensemble du littoral des trois façades maritimes françaises au regard des informations et critères définis précédemment, en vue de disposer pour le mois de juillet 2003 d'un outil d'aide au choix d'une éventuelle zone refuge, en cas de besoin. Cet outil pourra, par exemple, prendre la forme d'un catalogue de fiches couvrant toutes les côtes françaises. Elle cherchera à faire apparaître une typologie des lieux de refuge et des cas d'utilisation possible, de façon à ce que cet inventaire descriptif puisse le cas échéant être complété et rendu exhaustif à l'issue de la mission. Elle examinera aussi les moyens d'assurer, à l'occasion d'une éventuelle utilisation d'une zone refuge, quel que soit le site retenu, « la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution », comme y invite la directive 2002/59/CE.

Elle proposera ensuite une méthodologie de recours aux lieux de refuge, qui devra rester suffisamment souple et indicative, en étudiant le processus d'information et de décision pouvant conduire au choix d'un lieu de refuge particulier en fonction d'une situation de crise donnée, sans écartera priori la possibilité de prévenir la pollution en traitant le navire au large. Ce processus comprendra aussi tous les éléments utiles de concertation et de communication. Plus généralement, la mission proposera le contenu des plans en vue d'accueillir les navires en détresse, prévus par la même directive.

L'objectif est de bâtir une procédure complète de décision et les outils nécessaires à son utilisation, en examinant la chaîne des responsabilités et des décisions à chaque étape de l'opération visant à faire parvenir le navire en détresse dans un lieu de refuge.

Enfin, la mission vérifiera que les autorités compétentes disposent de la capacité juridique de recommander, tant aux navires qu'aux autorités locales, le recours aux lieux de refuge potentiels, voire de leur imposer lorsque l'intérêt général le commande. A défaut, elle proposera les modifications juridiques pour leur donner cette capacité.

Elle examinera également comment éviter que leurs décisions n'entraînent des transferts indus de responsabilités juridiques ou de charges financières, en particulier quant à l'indemnisation des préjudices de toute nature causés sur le lieu de refuge.

La mission appuiera ses recommandations en recueillant le point de vue des administrations et des organisations professionnelles compétentes, en particulier le Secrétariat général de la Mer, le Secrétariat général de la défense nationale, les préfets maritimes, les préfets, la DTMPL, la DAMGM, la DE, la DGAFAI, les DIREN, les directeurs des services maritimes et des ports autonomes et les commandants de port, le BEA Mer, la Marine nationale, ainsi que les pilotes maritimes.

Nous accueillerons également avec intérêt les suggestions qu'elle pourrait faire pour faciliter la présentation de cette question des lieux de refuge à l'opinion publique et la concertation avec les élus et les populations directement concernées.

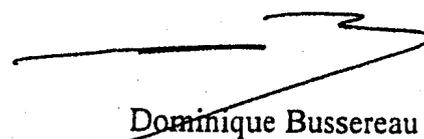
Compte tenu de la brièveté des délais, nous souhaitons que la mission puisse nous rendre ses premières conclusions, éventuellement provisoires, avant la fin du premier trimestre 2003.

la ministre de l'Écologie et
du Développement durable



Roselyne Bachelot-Narquin

le secrétaire d'État aux
Transports et à la Mer



Dominique Bussereau

EXTRAITS DE CONVENTIONS INTERNATIONALES

**1-1.Extraits de la Convention des Nations Unies de 1981
sur le droit de la mer (dite de Montego Bay).**Articles 211 et 220

Note : dans ce texte on considère généralement que la formule « par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale » fait référence aux textes – Conventions en particulier – adoptés sous l'égide de l'OMI

Article 211

Pollution par les navires

1. Les Etats, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des Etats côtiers. Ces règles et normes sont, de la même façon, réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

2. Les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

3. Les Etats qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et les communiquent à l'organisation internationale compétente. Lorsque, en vue d'harmoniser la politique suivie en la matière, deux ou plusieurs Etats côtiers imposent de telles conditions sous une forme identique, il est indiqué dans la communication quels sont les Etats qui participent à de tels arrangements. Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon ou immatriculé par lui, lorsque ce navire se trouve dans la mer territoriale d'un Etat participant à ces arrangements conjoints, qu'il fournisse à la demande de cet Etat des renseignements indiquant s'il se dirige vers un Etat de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, de préciser si le navire satisfait aux conditions imposées par cet Etat concernant l'entrée dans ses ports. Le présent article s'applique sans préjudice de la continuation de l'exercice par un navire de son droit de passage inoffensif ou de l'application de l'article 25, paragraphe 2.

4. Les Etats côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la section 3 de la partie II, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers.

5. Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les Etats côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

6. a) Lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un Etat côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, cet Etat peut, après avoir tenu par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente les consultations appropriées avec tout Etat concerné, adresser à cette organisation une communication concernant la zone considérée en fournissant, à l'appui, des justifications scientifiques et techniques ainsi que des renseignements sur les installations de réception nécessaires. Dans un délai de douze mois après réception de la communication, l'organisation décide si la situation dans la zone considérée répond aux conditions précitées. Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'Etat côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales. Ces lois et règlements ne deviennent applicables aux navires étrangers qu'à l'expiration d'un délai de quinze mois à compter de la date de la communication à l'organisation. b) L'Etat côtier publie les limites de ces zones particulières et clairement définies. c) Lorsqu'il fait la communication précitée, l'Etat côtier indique parallèlement à l'organisation s'il a l'intention d'adopter pour la zone qui en fait l'objet des lois et règlements supplémentaires visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Ces lois et règlements supplémentaires peuvent porter sur les rejets ou sur les pratiques de navigation, mais n'obligent pas les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées ; ils deviennent applicables aux navires étrangers à l'expiration d'un délai de quinze mois à compter de la date de communication à l'organisation, sous réserve que celle-ci les approuve dans un délai de douze mois à compter de cette date.

7. Les règles et normes internationales visées dans le présent article devraient prévoir, entre autres, l'obligation de notifier sans délai aux Etats côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets.

Article 220

Pouvoirs de l'Etat côtier

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut, sous réserve de la section 7, intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive.

2. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la Convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application des

dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire, conformément à son droit interne, sous réserve de la section 7.

3. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés, conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet Etat peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.

4. Les Etats adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour que les navires battant leur pavillon fassent droit aux demandes de renseignements visées au paragraphe 3.

5. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution notable, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection.

6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

7. Nonobstant le paragraphe 6, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée, l'Etat côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise le navire à poursuivre sa route.

8. Les paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7 s'appliquent également aux lois et règlements nationaux adoptés en vertu de l'article 211, paragraphe 6

1-2. Extraits de la Convention de 1989 sur l'assistance

.....

Article 5

Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques

1. La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.

2. Toutefois les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.

3. La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

.....

Article 9

Droits des Etats côtiers

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

.....

Article 11

Coopération

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

.....

1-3. Extrait du PROTOCOLE I à la Convention MARPOL

« 1. Un rapport doit être établi chaque fois qu'un événement entraîne :

« a) Le rejet dépassant le niveau autorisé ou la probabilité de rejet d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives pour quelque raison que ce soit, y compris en vue d'assurer la sécurité du navire ou de sauvegarder des vies en mer ; ou

« b) Le rejet ou la probabilité de rejet de substances nuisibles en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions, des wagons ou des barges de navire ; ou

« c) Une avarie, une défaillance ou une panne d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 15 mètres qui :

« i) Porte atteinte à la sécurité du navire ; il peut s'agir notamment d'un abordage, d'un échouement, d'un incendie, d'une explosion, d'une défaillance structurelle, d'un envahissement et d'un ripage de la cargaison, cette liste n'étant pas exhaustive ; ou

« ii) Compromet la sécurité de la navigation ; il peut s'agir notamment d'une défaillance ou d'une panne de l'appareil à gouverner, des systèmes propulsifs, du groupe électrogène et des aides à la navigation de bord indispensables, cette liste n'étant pas exhaustive ; ou

« d) Le rejet, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisés aux termes de la présente Convention. »

**1-4. Extrait de la Convention internationale
sur l'intervention en haute mer en cas d'accident
entraînant ou pouvant entraîner une pollution
par les hydrocarbures**

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients de la nécessité de protéger les intérêts de leurs populations contre les graves conséquences d'un accident de mer entraînant un risque de pollution de la mer et du littoral par les hydrocarbures,

Convaincus qu'en de telles circonstances des mesures de caractère exceptionnel pourraient être nécessaires en haute mer afin de protéger ces intérêts et que ces mesures ne sauraient porter atteinte au principe de la liberté de la haute mer,

sont convenus de ce qui suit :

Article I^{er}

1. Les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.

.....

Article II.

Aux fins de la présente Convention:

1. L'expression « accident de mer » s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison;

2. L'expression « navire » s'entend

- a) de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et
- b) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fonds des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources.

3. L'expression « hydrocarbures » s'entend du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel et de l'huile de graissage.

4. L'expression « intérêts connexes » s'entend des intérêts d'un Etat riverain directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment :

- a) Aux activités maritimes côtières, portuaires, ou d'estuaires, y compris aux activités de pêcheries, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés; b) A l'attrait touristique de la région considérée ;

c) A la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ;

5. L'expression «Organisation» s'entend de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

.....

Article V.

1. Les mesures d'intervention prises par l'Etat riverain conformément aux dispositions de l'article I^{er} doivent être proportionnées aux dommages qu'il a effectivement subis ou dont il est menacé.

2. Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires pour atteindre le but mentionné à l'article I^o, et elles doivent prendre fin dès que ce but a été atteint; elles ne doivent pas empiéter sans nécessité sur les droits et intérêts de l'Etat du pavillon, d'Etats tiers ou de toute autre personne physique ou morale intéressée.

3. L'appréciation de la proportionnalité des mesures prises par rapport aux dommages, est faite, compte tenu :

- a) de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents, si ces mesures ne sont pas prises ;
 - b) de l'efficacité probable de ces mesures, et
 - c) de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures.
-

PLAN D'URGENCE DE BORD

Résumé

La Convention MARPOL fait obligation aux navires de disposer d'un «plan de lutte de bord» (sigle SOPEP, pour "shipboard oil pollution emergency plan").

Règle 26 Plan de lutte de bord contre la pollution par les hydrocarbures

1. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'administration. Dans le cas des navires construits avant le 4 avril 1993, la présente prescription s'applique vingt-quatre mois après cette date.

2. Un tel plan doit se présenter conformément aux directives (I) mises au point par l'Organisation et doit être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers. Il doit comporter au moins :

- a) La procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les hydrocarbures, conformément aux dispositions de l'article 8 et du Protocole I de la présente Convention, en se fondant sur les directives établies par l'Organisation*
- b) La liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures ;*
- c) Un exposé détaillé des mesures que doivent prendre les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet d'hydrocarbures ; et*
- d) Les procédures et le point de contact à bord du navire pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution*

Une résolution de l'OMI de 1992 a décrit **comment établir ces plans**. Elle rappelle la règle citée ci-dessus, les dispositions concernant les obligations de compte-rendu (voir par ailleurs) et la façon d'analyser la situation en vue de l'établissement d'un tel compte-rendu.

La résolution prévoit que le plan de bord doit contenir la liste des personnes à contacter dont celles de l'Etat côtier (et l'OMI publie régulièrement la liste des points de contact qui lui sont indiqués par les Etats-membres). Il doit décrire les mesures susceptibles d'être prises à bord pour maîtriser le rejet ou le risque de rejet à la suite de diverses circonstances (par exemple transfert d'une soute dans l'autre, cas d'une fuite de canalisation, rejets résultant de divers types d'accidents, les priorités qui s'imposent au commandant du navire, la prise en compte des questions de stabilité et de contraintes auxquelles les structures du navire peuvent être soumises, allègement etc.). Un modèle du plan figure dans la résolution avec un résumé de l'arbre de décision.

CODE DE L'ENVIRONNEMENT
(Partie législative)

Sous section 2 : Dispositions répressives relatives aux rejets polluants es navires

.....
Article L218-19

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 1 I Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

(Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 art. 4 Journal Officiel du 4 mai 2001)

Le fait, pour tout capitaine de navire français auquel est survenu, en mer ou dans les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements mentionnés par le protocole I de la convention mentionnée à l'article L. 218-10 ou toute autre personne ayant charge du navire, au sens de l'article 1er de ce protocole, de ne pas établir et transmettre un rapport conformément aux dispositions dudit protocole, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 180 000 euros d'amende.

.....

FICHES D'ACCIDENT

Les fiches qui constituent la présente annexe ont pour objet de rappeler les circonstances principales de quelques uns des évènements de mer graves survenus ces dernières années et dont les autorités françaises ont eu à connaître.

Elles ne prétendent pas à l'exhaustivité notamment dans la description des circonstances et des mesures prises pour éviter ou limiter les conséquences du sinistre. Elles ont seulement pour objet de rappeler des éléments selon les cas exceptionnels ou répétitifs afin d'en tirer les conséquences dans le cadre du présent rapport.

Les données et analyses sont issues de sources publiques très diverses. Pour un même événement de mer plusieurs sources ont pu être mises à contribution. On peut citer notamment :

- le bureau enquêtes accident / mer (BEA mer) ;
- le CEDRE ;
- l'Organisation Maritime Internationale (IMO).

Les conclusions sont celles que les rapporteurs ont pu tirer des données réunies compte tenu des objectifs poursuivis dans le cadre du présent rapport.

FICHE D'ACCIDENT N° 1

1. Le navire :

Nom : KHARK V

Pavillon : iranien

Armateur : Iranian National Oil Tanker Company

Type : pétrolier (simple coque)

Longueur, capacité de transport : 185 000 tpl

Date de construction : 1975

Société de classification :

Equipage et nationalité : 35

Cargaison (produits et tonnage) : 273 000 tonnes de pétrole brut HEAVY IRANIAN CRUDE

Dont dangereux :

Dont polluants : rejet total à la mer évalué à 70 000 t

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Ile de Kharg (Iran) - Europort (Pays-Bas)

Date : 18/12/89

Heure :

Position du navire : 34°32' N-099°34' W entre les Canaries et le Maroc (220 milles des côtes espagnoles, 100 milles des côtes marocaines et 350 milles des Canaries), c'est à dire en haute mer

Circonstances : Dans du gros mauvais temps, un incendie se déclenche, suivi d'explosions, après une avarie initiale mineure. Un élément de passavant est arraché venant percer le pont, exposant la cargaison aux éléments extérieurs tout en provoquant des étincelles).

Avaries : Perforation du pont entraînant des rejets de cargaison. Trou de 60 x 90 pieds dans la coque. Navire à la dérive sans propulsion.

3. Les données d'environnement :

Météo : gros temps de sud-ouest

Evolution prévue : temps caractéristique d'hiver en Atlantique nord

Courants :

Dangers potentiels : houle et mer du vent du grand large limitant, si ce n'est empêchant, les possibilités d'intervention.

4. Evaluation des risques :

Dans un premier temps, les nappes de brut répandues menacent les côtes du Maroc qu'elles pollueront (faiblement semble-t-il) le 27 décembre.

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Après avoir lutté sans succès contre l'incendie pendant 24 heures, l'équipage abandonne le navire qui continue à dériver, en feu et perdant sa cargaison, vers le détroit de Gibraltar dont il se trouve encore à 200 milles.

L'armateur conclut un contrat d'assistance avec SMIT TAK (société néerlandaise d'assistance - sauvage - de premier plan) qui dépêche deux remorqueurs ; ces derniers réussissent en premier lieu à éteindre l'incendie puis s'attachent à stabiliser la situation ; le pétrolier est pris en remorque. Les intentions sont de transférer la cargaison, la question étant « où trouver les conditions propices à une telle opération, non-envisageable en pleine mer, en hiver, au large, dans cette région ? »

L'Espagne pose ses conditions pour accepter le navire dans un de ses ports : rejets stoppés, navire déchargé, citernes nettoyées et inertées.

L'armateur et SMIT TAK font faire demi-tour au pétrolier en remorque de manière à l'éloigner vers le large.

Des actions de lutte avec épandage de dispersants sont entreprises ainsi que des actions de nettoyage des côtes marocaines touchées, appuyées par surveillance aérienne.

L'armateur et SMIT TAK vont rechercher un lieu de transfert. Tout port (espagnol mais aussi portugais (Madère) et marocain) leur étant refusé, il envisagent un abri aux Canaries mais se heurtent encore au refus des autorités espagnoles qui exigent que tout transfert ait lieu hors de leur ZEE (malgré une demande relayée par le gouvernement iranien).

L'analyse commune de la situation est alors la suivante : le pétrolier est dans une situation dangereuse car l'atmosphère des citernes est explosive. Le pétrolier continue à fuir même si la pollution est faible et diffuse. Il est possible d'effectuer un transfert de cargaison à la mer à condition de trouver un site approprié et d'acheminer les équipements nécessaires.

Après une longue navigation sous remorque vers le sud, le navire sera déchargé 51 jours après le début du sinistre, au large des côtes du Sierra Leone (les autorités espagnoles n'ayant accepté qu'un transit à l'intérieur de la ZEE des Canaries).

Finalement, remis en état de propulsion autonome, citernes propres, le navire viendra au mouillage à Cadix le 16 février 1990 pour expertise ; il sera définitivement réparé au Pirée.

6. **Conclusions :**

Les sauveteurs (entreprise d'assistance) affirment que l'impossibilité d'obtenir l'autorisation (de la part de l'Espagne et du Maroc) d'accès à des eaux abritées a contribué à un rejet de 76 000 tonnes de pétrole brut. Cependant l'essentiel du pétrole déversé s'est dispersé naturellement (un peu comme celui du Braer).

Les Etats côtiers, en acceptant le rapprochement du navire pour faciliter le transfert, étaient confrontés à la problématique suivante :

- si la situation était maîtrisée, supporter une faible pollution de leur propre littoral mais en évitant un rejet massif au large, tout en facilitant le travail des sauveteurs et en contribuant à la récupération de la cargaison et à l'assistance au navire (assistance aux biens qui n'est pas juridiquement obligatoire),
- si la situation s'était aggravée, et en particulier si la remorque avait cassé pendant le rapprochement de la côte, courir le risque d'une pollution majeure de leur littoral.

On peut noter que le navire ne semblait pas présenter d'avaries de structures graves faisant craindre l'éventualité d'une cassure ; pour autant, des explosions restaient toujours possibles ; le risque de pollution majeure était donc faible sans doute mais pas inexistant.

Dans la réflexion, il faut aussi prendre en compte la nature de la cargaison (pétrole brut) qui aurait limité les effets sur le milieu en cas de naufrage et de rejet massif au large avec toutefois une menace de dérive des nappes vers les côtes sous le vent (effet « PRESTIGE »).

De facto, la solution de l'éloignement vers le large ne s'est pas révélée si mauvaise bien qu'ayant singulièrement compliqué la tâche des sauveteurs (assistance) et augmenté les frais des opérateurs privés. En particulier, les espagnols et les portugais n'ont pas connu de pollution ; la pollution des côtes marocaines semble être restée limitée. L'effet global sur le milieu est probablement resté faible compte tenu de la nature du produit et de sa dissémination.

Il n'y a pas eu, en tout cas initialement, une vraie coordination armateur/sauveteurs avec les Etats côtiers susceptibles d'être concernés. En se privant dès l'origine du sinistre d'une évaluation commune, les opérateurs privés ont peut-être conduit les Etats côtiers, dont l'Espagne au premier chef, « à se raidir » dans une attitude de précaution et de protection.

FICHE D'ACCIDENT N° 2

1. Le navire

Nom : SEA EMPRESS

Pavillon : libérien

Armateur : SEATANKERS (Chypre) contrôlé par l'armateur norvégien John Fredrisken dont la flotte compte onze navires

Affréteur : opérateur : ACOMARIT (Glasgow)

Type : pétrolier à simple coque

Longueur, port en lourd : 174 mètres ; 147 000 tpl

Date de construction : 1993 Astilleros Cadix

Société de classification :

Equipage et nationalité : russe

Cargaison (produits et tonnages) : 130 800 tonnes de pétrole brut (« forties », brut léger de la mer du Nord)

Dont dangereux :

Dont polluants : rejets : 72 500 tonnes de pétrole brut + 360 tonnes de fuel de soute

2. Le sinistre :

Voyage en cours : de la mer du Nord vers raffinerie TEXACO de Milford Haven

Date : 15 février 1996

Heure : vers 20h00 locale

Position du navire : à l'entrée de la baie de Milford Haven

Circonstances : alors qu'il se présente pour engainer le chenal d'entrée, pilote à bord, le navire est entraîné par le courant sur un haut-fond connu et balisé

Avaries : fonds percés avec envahissement de la chambre des pompes ; navire totalement immobilisé ; début de rejet de cargaison

3. Les données d'environnement :

Météo : bonne au moment de l'accident

Evolution prévue : dégradation à partir du 17 février avec passages successifs de perturbations sévères en régime d'ouest qui viendront compliquer les diverses interventions

Courants : forts courants de marée alternatifs

Dangers potentiels : proximité de la côte avec nombreux hauts-fonds

A noter l'extrême sensibilité environnementale et halieutique

4. Les actions :

Evaluation :

La première urgence était de déséchouer le navire de manière à limiter les rejets polluants. La résistance de structure du navire n'était pas en cause, le seul problème étant la flottabilité (afin de dégager le navire) et l'étanchéité de la coque (pour limiter les rejets).

L'accueil du pétrolier dans le port n'a pas donné lieu à débat semble-t-il ; en fait, toute la difficulté a été de dégager le navire malgré les circonstances favorables de la proximité de la côte qui permettait l'acheminement rapide des moyens d'intervention.

Mesures prises :

L'idée de manœuvre était d'effectuer un transfert partiel de cargaison afin d'alléger le navire et de le remorquer.

Les opérations ont commencé dès le 16 février mais ont été contrariées par le mauvais temps.

Au cours des cinq jours qui ont suivi l'accident, plusieurs tentatives de déséchouement resteront infructueuses (le navire se ré-échoue à plusieurs reprises) malgré des moyens progressivement accrus. L'état des fonds du navire s'aggrave d'autant et la pollution s'accroît ; de très importants moyens de lutte sont mis en œuvre.

Finalement, le pétrolier est déséchoué le 21 février par 12 remorqueurs après de gros travaux préparatoires (ré-équilibrage du navire dont la résistance de structure est menacée, injection de gaz inerte dans les citernes).

Le navire est remorqué jusqu'à un terminal désaffecté de la baie de Milford Haven où il est déchargé.

NB : Les opérations étaient dirigées et coordonnées sous autorité de l'Etat (Department of transport) ; des entreprises spécialisées d'assistance (dont SMIT TAK) y ont participé.

Discussion des mesures prises :

Venant après l'accident du BRAER (Nord Ecosse) qui avait donné lieu au rapport Lord Donaldson préconisant de réorganiser la prévention et la lutte contre les pollutions au Royaume-Uni, l'accident a donné lieu à des interrogations :

- Sur les conditions dans lesquelles le pétrolier s'est échoué ; à noter que le port de Milford Haven a été condamné à une forte amende – 5,6 millions d'euros – pour négligence dans le guidage du SEA EMPRESS à son entrée dans le port (mise à disposition du capitaine d'un pilote insuffisamment formé).
- Sur les conditions dans lesquelles l'armateur et l'entreprise d'assistance ont refusé dans un premier temps l'assistance de remorqueurs «publics» proposés par le Department of transport.
- Sur un éventuel délai d'entrée au port après déséchouement afin de ne pas retarder le trafic en cours.

En fait, il semblerait que les moyens n'ont pas été correctement dimensionnés dans la phase initiale avec corrélativement des difficultés de coordination entre opérateurs privés et autorité maritime (problème aujourd'hui réglé dans l'actuelle organisation britannique).

Par ailleurs, a été reproché aux autorités maritimes le fait de ne pas avoir mis en place (alors que le rapport Donaldson le préconisait) un puissant remorqueur d'intervention dans la zone à l'instar de ce qui avait été fait dans le Pas-de-Calais et en Nord-Ecosse

Enseignements :

Caractère essentiel d'une autorité unique, ayant la capacité d'une évaluation globale le plus tôt possible afin d'orienter une stratégie pertinente et disposant de moyens suffisants pour la mettre en œuvre. La baie de Milford Haven était en l'occurrence un lieu de refuge adapté ; on notera toutefois que l'entrée n'était envisageable qu'après la phase de « stabilisation » que les circonstances, au demeurant, imposaient.

Sur la pollution : 90% des produits déversés se seraient évaporés ou auraient été traités en mer (l'usage de dispersant a été massif et... contesté) ; le tonnage déversé n'est pas prépondérant car interviennent de multiples facteurs (météo, courants, nature du produit, géomorphologie du littoral, moment de l'année par rapport aux cycles écologiques, capacité d'intervention de prévention et de traitement).

L'ensemble de ces facteurs doit évidemment être pris en compte, au titre de l'impact sur le milieu, dans l'évaluation globale d'une situation donnée en vue de la conduite à tenir face à un navire en difficulté.

FICHE D'ACCIDENT N° 3

1. Le navire

Nom : ALPHA STAR

Pavillon : grec

Armateur : LONE EAGLE SHIPPING LTD et LE TIMON TRANSPORT CO représentés par un consignataire à Port de Bouc (INCHAPE SHIPPING SERVICES)

Affréteur :

Type : pétro-vraquier-minéralier (OBO, oil bulk ore)

Longueur, port en lourd :

Date de construction :

Société de classification :

Equipage et nationalité :

Cargaison (produits et tonnages) : 100 000 tonnes de minerai de fer

Dont dangereux :

Dont polluants :

2. Le sinistre :

Voyage en cours : destination FOS

Date : 26 décembre 1993

Heure :

Position du navire : au large des côtes sardes

Circonstances : en raison d'une voie d'eau, l'équipage est évacué ; l'armateur conclut un contrat d'assistance avec la société française « FISH » qui remorque le navire jusqu'au mouillage à FOS (31 décembre).

Avaries : 2 importantes brèches au niveau de la cale 2

3. Les données d'environnement :

Météo : variables pendant toute la durée de l'affaire

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels : Aggravation de la situation du fait des conditions océano-météorologiques

4. Evaluation des risques :

Evaluation par plongeurs des marins pompiers de Marseille : risque de voir le navire couler à proximité de la côte :

- épave gênante pour la circulation et notamment pour l'accès à Fos
- pollution d'une zone sensible par les soutes : 540 tonnes de fuel lourd et 130 tonnes de fuel léger

La situation est perçue comme s'aggravant entre le 1^{er} et le 7 janvier 1994

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Le P.A.M. a, dans un premier temps, donné son accord pour recevoir le navire.

Entre le 1^{er} et le 7 janvier 1994, les intentions de l'armateur sont des plus confuses.

Face à la carence de ce dernier, le préfet maritime de la Méditerranée prend la décision de remorquer le navire au large pour limiter les conséquences s'il venait à couler.

L'armateur conclut alors un contrat d'assistance avec SMIT TAK pour effectuer des travaux permettant d'accoster le navire et de le décharger à Fos.

Le P.A.M., revenant sur sa position initiale, exige, outre de satisfaire à des obligations d'ordre technique, un engagement de l'armateur visant à lever sa limitation de responsabilité.

Finalement, à la suite d'une intervention de la mission interministérielle de la mer, le P.A.M. renonce à cette exigence et le navire est déchargé à Fos.

NB : Une telle intervention n'a été justifiée que dans la mesure où le revirement du P.A.M. avait créé une situation paradoxale.

Il est clair que le naufrage au large était une solution encore acceptable (à la pollution par les soutes près).

6. Conclusions :

L'imprécision de l'appréciation de la situation du navire a été source d'atermoiements.

La nécessité de la conduite d'une évaluation commune autorité maritime / autorité portuaire est évidente, associant étroitement l'armateur, son assureur et, le cas échéant, la société d'assistance.

Les liaisons autorité maritime / autorité portuaire ne semblent pas avoir été très bonnes ; en particulier, l'autorité portuaire n'a peut-être pas été associée suffisamment tôt au traitement de l'affaire.

L'utilité d'un arbitrage par une autorité centrale s'est révélée nécessaire et efficace.

FICHE D'ACCIDENT N° 4

1. Le navire :

Nom : ROSA M

Pavillon : Chypre

Armateur : Mediterranean Shipping Company

Type : Ancien cargo polyvalent disposant d'une capacité roulière converti en porte-conteneur

Longueur, capacité de transport : 186 m ; 1 200 EVP

Date de construction : 1977

Société de classification : Germanischer Lloyd

Equipage et nationalité : 43 hommes de 5 nationalités

Cargaison (produits et tonnage) : Conteneurs divers

Dont dangereux : 70 t de gaz et substances explosives

Dont polluants : Produits corrosifs et oxydants divers

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Rouen – Océan Indien

Date : 30/11/97

Heure : 15h30

Position du navire : Baie de Seine

Circonstances : Abandon du navire par l'équipage à la suite d'une gîte augmentant progressivement jusqu'à 40° sur bâbord.

Avaries : Système de ballastage

3. Les données d'environnement :

Météo : Mer belle

Evolution prévue :

Courants : forts courants de marées

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

Le chargement notamment en pontée comportait divers conteneurs de produits dangereux.

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Vers 5h40 le navire quitte Rouen avec le tirant d'eau maximal acceptable pour la descente de la Seine, un ballastage important mais incomplet et une stabilité convenable. Une légère gîte (2°) sur bâbord était cependant déjà perceptible.

A 12h, il débarque le pilote et vers 12h30 le commandant décide de remplir les ballasts arrière bâbord et tribord pour rectifier l'assiette. Vers 14h30, il est constaté une gîte de 7° sur bâbord. Le commandant décide alors de remplir tous les ballasts sur tribord. La gîte passe alors à 16°.

Le commandant demande alors aux autorités maritimes l'autorisation de se réfugier dans des eaux abritées (en l'occurrence la Grande Rade de Cherbourg) alors qu'il se trouvait à 10 MN au nord de Barfleur.

Un contrat privé est passé avec Les Abeilles International pour l'utilisation du remorqueur d'intervention de la Marine nationale.

A 15h, la gîte est de 20°, puis passe à 30°. L'eau pénètre alors par toutes les ouvertures qui s'y prêtent, y compris la porte de bordé bâbord et le panneau de cale n° 2 non verrouillé.

A 15h30 l'équipage abandonne le navire en bon ordre. Le navire se stabilise enfin avec une gîte de 40° sur bâbord.

A l'arrivée dans les passes, le commandant du remorqueur constatant la gîte et l'augmentation du tirant d'eau estime ne pas pouvoir entrer en Grande Rade.

Le préfet maritime décide unilatéralement d'échouer le navire sur fonds sableux à la pointe du Heu. En raison de l'urgence, la concertation avec les maires des communes concernées n'a pas pu avoir lieu ; ils sont informés très rapidement cependant par la préfecture maritime.

Le navire est ensuite échoué sur la plage du Becquet, partiellement allégé, puis remorqué vers la Grande Rade où sont effectuées des réparations sommaires du système de ballastage, et enfin vers le port du Havre.

6. **Conclusions :**

Compte tenu de la gîte qu'il avait atteinte, le remorquage du Rosa M sur une longue distance aurait vraisemblablement conduit à son chavirement avec déversement à la mer des conteneurs dont certains contenaient des marchandises dangereuses.

L'échouement sur la plage s'est avéré la seule solution possible pour alléger le navire et effectuer des réparations provisoires en toute sécurité.

L'urgence explique que les autorités terrestres n'aient pas pu être prévenues à l'avance.

FICHE D'ACCIDENT N° 5

1. Le navire :

Nom : CITY OF LONDON N° IMO : 7108150

Pavillon : Belize

Armateur : Siège à LONDRES, du type single ship company. Attitude dilatoire pendant toute l'affaire. A finalement abandonné l'équipage et le navire.

Type : Cargo-vrac secs

Longueur, capacité de transport : # 90 mètres ; # 3000 à 5000 tonnes de port en lourd – JB : 1715

Date de construction : 1971

Société de classification :

Equipage et nationalité :

Cargaison (produits et tonnage) : 2 640 tonnes d'ammonitrates

Dont dangereux : id

Dont polluants :

2. Le sinistre :

Voyage en cours : destination Sète pour déchargement

Date : 09-20/12/1998

Position du navire : mouillage d'attente 1 mille dans le sud du brise-lame de Sète

Circonstances : A son arrivée à Sète, l'état de navigabilité du navire n'est pas bon. Selon les inspections faites par l'autorité portuaire puis par le centre de sécurité des navires, les déficiences sont multiples et il est possible d'affirmer qu'il s'agit d'un navire « sous-normes ». En conséquence, l'autorité portuaire s'oppose à son entrée dans le port en l'état tandis que le centre de sécurité des navires interdit son appareillage au titre du Mémoire de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

Avaries : appareil de propulsion hors d'usage.

3. Les données d'environnement :

Météo : mer belle se dégradant à partir du 17/12

Evolution prévue : menace de vent fort de secteur sud-est

Dangers potentiels : brise-lame sous le vent du mouillage

Environnement sensible : cultures marines, tourisme

4. Evaluation des risques :

Risque de rupture ou de dérapage du mouillage et échouement sur le brise-lame avec pollution par les soutes.

Risques d'explosion de la cargaison.

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Portée à sa connaissance le vendredi 11 décembre, la situation du « City of London » retient l'attention du préfet maritime au titre de ses responsabilités en matière de sécurité des personnes et des biens et de prévention des pollutions. Toutefois, tant que la situation nautique, étroitement liée aux conditions météorologiques, reste sûre, il juge que les relations ordinaires entre les acteurs portuaires doivent jouer normalement.

Pour la préfecture maritime, la solution la plus rationnelle en cas d'évolution défavorable des conditions météorologiques était l'accostage dans le port de Sète en tant que port de destination de la cargaison. C'est cette

solution qui a été préconisée à l'autorité portuaire mais sans possibilité de la contraindre, même si cette dernière laissait entendre, mais sans engagement précis, qu'elle accepterait le navire si la météo se dégradait sévèrement.

C'est pourquoi, la préfecture maritime a dû anticiper : le déclenchement de la procédure d'intervention est apparu nécessaire le jeudi 17 décembre après midi en raison de prévisions de vent fort de secteur sud-est, suivi d'un flux de nord-ouest s'annonçant violent ; le CITY OF LONDON est remorqué d'autorité au mouillage de FOS - **à l'intérieur des limites administratives du port** - après instructions données par le directeur du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL) obtenues par le truchement du SGmer.

La décision de la DTMPL se heurte à une forte réticence du capitaine du port de Marseille-Fos mais l'accueil est néanmoins confirmé après plusieurs échanges entre la préfecture maritime, le SGmer et la DTMPL.

L'autorité portuaire constatant l'état du navire à son arrivée au mouillage (voie d'eau) le fait mettre à quai et prend en charge, en liaison avec le destinataire, la sauvegarde et le déchargement du navire.

NB : Au début de 2003, le navire était toujours immobilisé dans le port de Marseille.

6. Conclusions :

L'affaire du « City of London » doit être replacée dans le cadre de la lutte contre les navires sous-normes qui impose de les immobiliser au port. Mais, le problème se pose en termes similaires lorsqu'un navire en difficulté doit trouver un port refuge ; en l'occurrence, le CITY OF LONDON était un mélange des deux problématiques.

La motivation exprimée par les autorités portuaires (Sète et Marseille-Fos) portait sur la sécurité du port, de son environnement et de ses installations ; mais, leur crainte était aussi de voir le navire immobilisé dans le port pour une longue durée.

L'attitude de l'armateur qui n'a fourni aucune garantie est à l'origine même de l'affaire.

Par ailleurs, le préfet maritime, qui est responsable, au nom de l'Etat, de la sécurité des personnes et des biens et de la prévention des pollutions, ne pouvait pas rester sans réaction devant une situation à risque ; en cas d'accident, son inaction lui aurait été reprochée.

La saisine du SGMer a été effectuée dans l'esprit des dispositions retenues lors d'une précédente réunion des préfets maritimes (1998) où il avait été décidé que les situations de recherche d'un port refuge seraient traitées au cas par cas en liaison avec la DTMPL. L'arbitrage de cette dernière est intervenu dans ce cadre.

Il n'en reste pas moins que les liaisons de la préfecture maritime avec l'autorité portuaire de Marseille-Fos n'étaient pas préparées pour traiter ce type de situation.

FICHE D'ACCIDENT N° 6

1. Le navire :

Nom : ZAHARI STOIANOV - N° IMO 7642091

Pavillon : Bulgare

Armateur : Navigation Maritime Bulgare (Cie d'Etat)

Type : Cargo polyvalent – vrac sec

Longueur HT, port en lourd : 131 m, 8 693 tpl

Date de construction : 1976

Société de classification : Bulgarski Koraben Registar (non membre de l'IACS)

Equipage et nationalité : 25

Cargaison (produits et tonnage) : Sucres en vrac

Dont dangereux : Le sucre, lorsque sa teneur en eau dépasse 8% se présente comme un magma très plastique. Au delà de 15% d'eau, il devient mobile se comporte comme un "lubrifiant" pour les parties de cargaison encore pulvérulentes dont il favorise le déplacement. Le risque de "carène liquide" est alors à son maximum.

Dont polluants : La nocivité sur le milieu marin des solutions de saccharose fortement diluées (et par ailleurs biodégradable) n'est pas démontrée. Mais au moment du sinistre aucun des décideurs publics ou privés n'avait d'informations fiables à ce sujet.

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Abidjan - Marseille

Date : 03/04/99

Heure : 12:10 TU

Position du navire : 24°23'02"N/016°20'0"W (au large du Sahara Occidental)

Circonstances : Choc sur la coque ; aucun objet flottant identifié ; entrée d'eau cale 4. Les pompes permanentes permettent d'étaler les entrées d'eau jusqu'à Marseille où le navire arrive le 10/04/99 en début de matinée. Il est accosté au poste sucrier à 11h sans que le bord ait prévenu le port et le pilote de sa voie d'eau et de la présence de sucre mouillé en cale 4.

Avaries : Trou dans la coque

3. Les données d'environnement :

Météo : Très favorable : temps calme et clair

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels : Zone côtière avec îles et digues

4. Evaluation des risques :

Risque de déversement en mer fermée, voire en zone portuaire, de 1 850 t de sucre mouillé.

Risque de chavirement du navire dans les passes ou même dans les bassins du port de Marseille.

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Le 12/04, à l'ouverture des cales, il est confirmé que les 1 850 t de sucre en cale 4 sont avariées par les infiltrations d'eau de mer. Le destinataire refuse cette partie de la cargaison. Le reste est accepté non sans difficultés et déchargé entre le 16 et le 23/04.

En début d'après-midi le 24, des plongeurs identifient l'origine de la voie d'eau. La capitainerie n'apprend l'événement que le soir et informe le centre de sécurité des navires.

Pendant cette période aucune solution n'a été trouvée pour le lot avarié : le rejet en mer aurait nécessité une autorisation spéciale du ministère de l'environnement aux termes d'une procédure longue et incertaine ; la récupération à terre soit en décharge autorisée, soit en station d'épuration s'avérait impossible en raison des capacités des lieux d'accueil.

En attendant et afin de diminuer les efforts sur la coque, le sucre fut partiellement transféré en cale 3.

Le navire appareille le 24/04/99 à 16:30 à destination de Varna sur instruction de son armateur. Vers 18h, les passes franchies et le pilote débarqué, à hauteur des îles du Frioul, le navire accuse une gîte de 5° sur babord. La gîte passe à 12° en quelques minutes.

Le commandant décide le retour du navire au port en indiquant à la vigie du port des problèmes de machine. A 19h, la gîte atteint 15°. Le navire se trouve alors par le travers du Cap Méjean où il embarque le pilote. La gîte semblant stabilisée, le pilote propose de faire route à faible vitesse vers la zone de mouillage de l'Estaque où le navire mouille à 19h30.

L'inspection de la cargaison montre que dans la cale 3, l'ensemble de la cargaison a ripé sur bâbord jusqu'à se coincer sous l'entrepont ; en cale 4, 40 t de liquide se sont accumulées sur bâbord.

Vers 20h30 la gîte passe à 20°. Le commandant décide de sa propre autorité et sans prévenir de se rapprocher de la côte. A 20h53, l'avant du navire se pose sur un rocher saillant à quelques mètres en avant de la pointe de Corbière. La gîte passe progressivement à 21, puis 22, et enfin, vers 23h40, 23°.

Le 25/04/99, alors que la gîte est stabilisée, et après évaluation commune des représentants de l'autorité maritime et de l'autorité portuaire, 20 membres de l'équipage sont débarqués et le préfet maritime commande aux Abeilles de Marseille d'entreprendre le remorquage du navire. Il est dégagé de son rocher et flotte sans aggravation de la gîte. Après inspection du navire, le remorquage commence. Le navire est conduit avec précaution (stabilité nulle, voire négative) à l'intérieur d'un bassin de radoub.

Après réparations et diverses manœuvres pour réduire la gîte le navire est transféré à un quai de déchargement. Un acquéreur de la cargaison envoie successivement un caboteur russe, puis un navire portugais dont les commandants, au vu de l'état de la cargaison refusent de la prendre de peur de mettre la stabilité de leur navire en danger. C'est finalement un petit navire russe qui embarque la cargaison. Le ZAHARI STOIANOV quitte Marseille à la mi -juin pour Varna.

6. **Conclusions :**

La fin heureuse de cette affaire est due en très grande part à l'acceptation des autorités portuaires de Marseille, en étroite concertation avec l'autorité maritime, de recevoir un navire susceptible de cabaner à tout moment et de fermer complètement l'accès Sud du port, sans omettre les risques de pollution par le sucre non dilué dans une zone de mer fermée.

Les deux autorités ont bénéficié d'une appréciation fine de situation grâce à l'équipe d'évaluation constituée pour la circonstance.

L'armateur n'a pas été coopératif.

FICHE D'ACCIDENT N° 7

1. Le navire :

Nom : BIO MARINE

Pavillon : Honduras

Armateur :

Type : vedette de plaisance

Longueur, capacité de transport : 28 m

Date de construction : 1977

Société de classification :

Equipage et nationalité : 2 grecs

Cargaison (produits et tonnage) :

Dont dangereux :

Dont polluants : Soutes (1 800 l gazole)

2. Le sinistre :

Voyage en cours : de l'étang de Thau vers la Côte d'Azur

Date : 10/07/1999

Heure : 08h45

Position du navire : Abords de l'île du Planier devant Marseille

Circonstances : Feu de cuisine ayant dégénéré en incendie du navire

Avaries : Coque intacte, aménagements et machine détruits à 90%

3. Les données d'environnement :

Météo : Vent moyen, mer force 4/5

Evolution prévue : Aggravation de l'état de la mer

Courants :

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

Risque d'explosion du carburant à bord.

Risque de pollution par les soutes.

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Après avoir tenté de maîtriser l'incendie par ses propres moyens, l'équipage quitte le navire en feu et se réfugie à bord d'un yacht qui donne l'alerte, puis est pris en charge par la vedette des douanes.

Le bateau pompe "Lacydon" des marins pompiers de Marseille, venu à couple du BIO MARINE, éteint l'incendie en l'arrosant abondamment tout en faisant route vers Marseille. Du coup le BIO MARINE chargé d'eau menace de couler sans qu'il soit possible de pomper en raison des risques de pollution par les eaux de rejet.

L'inspecteur de la sécurité des navires envoyé sur place constate que le navire s'enfonce progressivement, que l'état de la mer et l'eau embarquée provoquent des phénomènes de carène liquide et estime nécessaire de le remorquer dans des eaux abritées où il serait possible de pomper sans rejet à la mer avant qu'il ne sombre.

Le commandant du port de Marseille refuse d'accueillir le navire, à l'argument que l'accueil d'un navire de plaisance en difficulté n'entre pas dans ses attributions et peut constituer une entrave commerciale.

Par ailleurs, des discussions avaient été engagées pour remorquer le navire à La Ciotat où l'autorité portuaire était disposée à accueillir le navire (en fait, le remorquage sur cette distance n'était pas envisageable vu l'invasissement du navire).

En fin d'après midi après de longues discussions sans succès entre les affaires maritimes et le commandant du port de Marseille, il est envisagé d'échouer le navire sinistré sur la plage de Corbières si l'état de la mer le permettait. Mais, devant l'aggravation brutale de la situation signalée par les marins pompiers et l'inspecteur de la sécurité des navires, l'autorité maritime de Marseille et l'autorité portuaire s'accordent pour que le navire soit écarté au nord du chenal de manière à ce que son naufrage, signalé imminent, ne constitue pas une gêne pour la circulation maritime.

Pour autant, le BIO MARINE continue à être remorqué en zone portuaire sans l'accord des autorités portuaires qui, mises devant le fait accompli, autorisent finalement et organisent un accostage à la forme 3 qui permet de sauvegarder le navire et de confiner une éventuelle pollution.

6. **Conclusions :**

Le cas du BIO MARINE est le seul où aucun terrain d'entente n'ait pu être trouvé entre les autorités maritimes et les autorités portuaires françaises sur le traitement d'un navire en difficulté.

L'affaire s'est terminée par un fait accompli puisque le navire incendié a été remorqué dans les eaux portuaires sans autorisation. Il est heureux qu'elle se soit bien terminée car, en cas d'issue moins favorable, la complexité des suites aurait été élevée.

S'agissant d'un navire de plaisance ne transportant pas de produits particulièrement dangereux ou polluant, aucun des protagonistes maritimes et portuaires ne s'est senti en mesure de faire appel aux autorités supérieures de l'Etat.

En l'état actuel des réglementations et procédures en vigueur au moment de l'événement, le conflit était sans solutions juridiques.

Enfin, deux éléments doivent être soulignés :

- l'évaluation de situation qui est restée imprécise alors que les marins pompiers intervenaient depuis plusieurs heures,
- l'indiscipline des intervenants qui constitue un dysfonctionnement majeur.

De toute évidence, il aurait été préférable de laisser le navire au large si la menace de le voir couler avait été diagnostiquée plus tôt.

FICHE D'ACCIDENT N° 8

1. Le navire

Nom : ERIKA

Pavillon : Malte

Armateur : Société maltaise contrôlée par 2 sociétés libériennes ; gestionnaire nautique PANSHIP installé en Italie

Type : pétrolier simple coque

Longueur, port en lourd : 184 m ; 37 283 tpl

Date de construction : 1975

Société de classification : RINA

Equipage et nationalité : 26 - indienne

Cargaison (produits et tonnages) : fioul lourd n°2 : 30 884 t

Dont dangereux :

Dont polluants : cargaison ci-dessus

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Dunkerque - Livourne

Date : 14/12/1999

Heure : 14h45

Position du navire : une trentaine de milles nautiques dans le Sud de la pointe de Penmarc'h, en Bretagne

Circonstances : défaillance de structure pendant la traversée par gros temps du golfe de Gascogne qui provoque, d'abord, une prise de gîte importante, puis, après redressement, la cassure de la coque. Cette avarie majeure entraîne le naufrage du navire

Avaries : Fissures dans la coque, puis cassure du navire en deux morceaux

3. Les données d'environnement :

Météo : vent SW force 8/9 (plus de 40 à 45 nœuds), houle W et mer grosse (plus de 6m de creux)

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels :

4. Evolution de la situation et mesures prises :

Le navire a appareillé le 08/12 à 19H45. Pendant toute sa navigation en Manche, le navire a trouvé du gros temps, avec des vents d' W/SW force 7/8 (30 à 35 nœuds) et des creux de 3 à 4 m.

Le navire s'est réglementairement signalé lors de son passage devant Cherbourg (CROSS Jobourg) Ouessant (CROSS Corsen) ; à la sortie du dispositif de séparation du trafic d'Ouessant, il pris un cap au 210 pour rallier le cap Finistère. à la vitesse moyenne de 7 nœuds. Il n'a alors fait état d'aucune difficulté particulière.

L'ERIKA a ensuite navigué par très gros temps : vent SW force 8/9 (plus de 40 à 45 nœuds) et mer grosse (plus de 6m de creux).

À partir de 12H40 le 11/12, le navire prend progressivement sur tribord une gîte estimée à une quinzaine de degrés. À 14H08, le commandant lance un appel de détresse à la position du navire 46°29'N et 07°20'W soit à plus de 300 km de Brest, 355 km de la Corogne et 400 km de Donges. Le CROSS Etel prend la direction des opérations de sauvetage.

À 14H30, le second capitaine trouve dans le bordé de pont sur l'avant du ballast n°2 tribord 3 fissures : pour autant, le commandant estime ne plus avoir besoin d'assistance et annule son appel de détresse transformé dès lors en message de sécurité (MAYDAY en PAN) sans signaler ni fissures, ni fuites.

Le 11/12 à 16H27, le commandant de l' ERIKA qui a eu contact avec le gestionnaire nautique à terre, met le cap au 085 pour aller se mettre à l'abri à Donges. Contacté par l'agent désigné, le commandant du port de Saint-Nazaire répondra que le navire peut accoster à Donges en dépit de sa gîte mais qu'il ne pourra pas le faire s'il y a des fuites extérieures de fioul, aucun barrage n'étant susceptible d'être installé en Loire du fait du courant. Cette position sera sans effet sur la suite des événements puisque l'ERIKA poursuit sa route vers Donges.

À 21H15, le commandant du port de Saint-Nazaire indique au CROSS – fortuitement - que le navire “ aurait une forte gîte ” et qu'il “ aurait colmaté des fuites ”. C'est ainsi la première fois que des fissures sont portées à la connaissance des autorités maritimes françaises.

À 22H27, le commandant de l' ERIKA sollicité par le CROSS lui précise la position du navire, son cap au 90, sa vitesse de 9 nœuds, sa destination (Donges), son heure prévisionnelle d'arrivée le 12/12 à 14H30. Ce message indique également que des criques se sont développées sur le pont sur l'avant du ballast n°2 tribord.

Le 12/12/99 à 00H10, le vent est de SW 9/10. La mer est très grosse. Une nouvelle gîte de 3 à 4° apparaît sur tribord. De manière à atténuer les fatigues du navire, à 01H00, le commandant de l' ERIKA met le cap au 050 jusqu'à 04H10. Le navire ne communique pas avec le CROSS malgré diverses tentatives de contacts. Ce n'est qu'à 04H05 que le CROSS reçoit un message de l' ERIKA qui précise sa position et sa vitesse.

Pourtant, à partir de 03H00, les fissures s'agrandissent. Le navire, à la vitesse de 5 nœuds, gouverne difficilement. À 03H30, une fuite du fioul de la citerne n°3 tribord est constatée. Des traces de perte de fioul à la mer sont relevées.

À 05H54, le commandant de l' ERIKA signale la déchirure de la coque entraînant une voie d'eau. Il lance un nouvel appel de détresse et demande l'évacuation de son équipage.

À 06H12, le bordé de muraille du ballast n°2 tribord s'ouvre sur la moitié de sa longueur, se rabat sur le pont, puis coule. Le navire ne gouverne plus.

À 08H08, le navire commence à se casser. À 08H21, les parties avant et arrière se séparent.

À 08H20, l'hélicoptère de l'équipage commence. À 10H43, le dernier homme de l'équipage est évacué. Tous sont sains et saufs.

Conclusions :

Tout s'est passé comme si le navire avait été autorisé à faire route vers un lieu de refuge.

En fait, le capitaine (et le gestionnaire nautique à terre) n'ayant pas complètement informé ni l'autorité maritime ni l'autorité portuaires, ces dernières n'ont pas été en mesure d'évaluer la situation.

En tout état de cause, la problématique n'était pas simple ; l'accueil du navire dans un lieu de refuge n'était pas la solution (une route vers Brest n'aurait sans doute pas eu d'effets très différents de la route vers l'estuaire de la Loire car elle aurait rapproché l'ERIKA de la terre et d'un abri mais l'aurait exposé aussi à l'augmentation de la houle à l'approche du plateau continental).

La question qui peut être posée de savoir si une évaluation fine aurait permis de définir une position d'équilibre, avec ou sans erre, susceptible de fatiguer le moins possible la structure du pétrolier.

FICHE D'ACCIDENT N° 9

1. Le navire

Nom : TREASURE

Pavillon : Panama

Armateur : Grec

Type : vraquier-minéralier

Longueur, port en lourd :

Date de construction : 1983

Société de classification :

Equipage et nationalité : 29

Cargaison (produits et tonnages) : 140 000 tonnes de minerai de fer

Dont dangereux :

Dont polluants : 1 300 tonnes de fuel lourd (soutes)

2. Le sinistre

Voyage en cours : Brésil vers Chine

Date : 14/06/00 : avarie initiale

23/06/00 naufrage

Heure : 23/06/00 à 04h00 locale

Position du navire : 60 milles dans l'ouest de la Namibie (latitude de la frontière Namibie/Afrique du Sud) lors de l'avarie initiale

2 milles de la côte, par fonds de 48 mètres, à l'ouvert de la Baie du Cap (Table Bay), au large d'une réserve ornithologique (pingouins du Cap, espèce particulièrement protégée)

Circonstances : 14 juin : Dans le mauvais temps, une partie du bordé de muraille est arraché.

Un remorqueur d'assistance rallie et embarque l'équipage à l'exception du capitaine, du second et du chef mécanicien. Le navire continue à faire route par ses propres moyens vers le sud.

Avaries : voie d'eau ; trou de 17m x 10m dans la coque sous la flottaison

3. Les données d'environnement

Météo : initialement mauvais temps

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels : à l'ouvert de Table Bay, les hauts-fonds de la côte, vers lesquels poussent les vents et les courants de secteur ouest

Sensibilité de la zone : très forte à l'ouvert de Table Bay ; probablement moins prononcée lors de l'avarie initiale et tout au long du rapprochement du navire.

4. Evolution de la situation et mesures prises

20 juin : Le navire se trouvant à 40 milles de la côte, une évaluation est faite par l'armateur et des inspecteurs du SAMSA (South Africa Maritime Safety Authority) et se conclut par : « pas de risque de naufrage ; le navire peut être rapproché de la côte pour inspection par plongeurs ».

21 juin : Le navire mouille dans Table Bay. L'investigation par plongeurs révèle l'ampleur de l'avarie. SAMSA donne jusqu'au 22 juin midi à l'armateur pour décharger les soutes à Cape Town et soit commencer les réparations sur place, soit proposer un plan pour les réaliser (ailleurs).

22 juin 15h00 : pas de décision prise par l'armateur (désaccord avec chargeur, propriétaire de la cargaison et assureurs); SAMSA ordonne remorquage vers le large; le convoi ayant mis cap à l'est, le navire commence immédiatement à fuir (rejet de soutes).

22 juin 17h00 : alors que le convoi s'est éloigné de 9 milles et que le navire s'est encore enfoncé, les trois derniers membres de l'équipage sont évacués par hélicoptère.

22 juin 20h30 : La remorque casse et le navire commence à dériver vers la côte. Toutes les tentatives de reprise de la remorque seront vaines.

23 juin 03h00 : L'avant s'enfonce et touche le fond (par 48 m) arrêtant le navire; à 04h00, l'arrière coule à son tour. A 07h00, la première nappe de 5,5 km x 7,4 km est positionnée à 2 milles de la côte.

Le rejet a été estimé à 1000 tonnes; 200 tonnes ont été pompées dans l'épave; 100 tonnes résiduelles (dans l'épave).

La pollution a été très médiatisée du fait de la menace sur les pingouins du Cap (une opération spectaculaire de sauvetage des oiseaux déplacés pendant le temps de la pollution et revenus par leurs propres moyens – à la nage – a défrayé la chronique).

Le coût total des dégâts a été estimé à 2 millions de \$.

5. Conclusions :

Les opérateurs privés ont cherché à sauver le navire et la cargaison.

Evaluation : faite en deux temps, d'abord le 20 juin alors que le navire est encore éloigné des zones sensibles puis au mouillage dans Table Bay.

L'autorité maritime y été associée et était en mesure de se faire une opinion éclairée.

L'autorité maritime n'était pas hostile à l'accueil du navire dans ses eaux (estimant que l'Afrique du Sud est partie à des conventions internationales qui impliquent d'offrir aux navires en détresse un port de refuge).

On peut penser que laisser couler le navire au large, peu après l'avarie initiale, n'aurait pas causé une agression majeure pour le milieu. Par contre, la décision de l'écarter alors qu'il était à Table Bay était trop tardive et n'a pas eu d'effet positif et en a peut-être aggravé les conséquences.

La phase de « restauration » (réparation au port) semblait possible après avoir satisfait - sans délai - à la « stabilisation » (pompage des soutes).

L'autorité maritime n'a, semble-t-il, pas été en mesure d'imposer une décision rapide cohérente avec sa ligne de conduite initiale; mais, la gravité de la situation a pu être mal évaluée.

Les considérations économiques des opérateurs privés semblent avoir interféré négativement dans le déroulement de l'affaire.

Cette affaire tend à confirmer :

- l'impérieuse nécessité d'une évaluation aussi poussée que possible réunissant toutes les expertises; malgré toutes les précautions, il faut avoir conscience que tous les risques ne seront jamais complètement calculables d'autant plus que l'urgence commandera la prise de décisions rapides;
- l'autorité maritime doit disposer d'un pouvoir juridique fort; mais elle se doit de l'exercer d'une façon éclairée – notamment sur les conséquences à terme -; à cet égard, l'appui d'une cellule juridique compétente tant en droit public qu'en droit commercial dans les discussions avec les opérateurs privés, est indispensable; pour autant, une capacité de couverture financière des conséquences est l'instrument indispensable pour aider à lever les obstacles économiques; l'autorité maritime doit disposer des moyens suffisants pour mettre en œuvre les mesures prises, moyens propres mais aussi capacité de faire appel à des moyens privés spécialisés.

FICHE D'ACCIDENT N° 10

1. Le navire

Nom : IEVOLI SUN

Pavillon : Italien

Armateur :

Type : navire-citerne à double coque capable de transporter des hydrocarbures ou des produits chimiques liquides

Longueur, port en lourd : 115 m ; 7 333 tpl

Date de construction : 1989

Société de classification : RINA

Equipage et nationalité : 14

Cargaison (produits et tonnages) : un lot de 3 998t de styrène (chargé à Moerdik) ; un lot de 1 027t de méthyle éthyle cétone (MEK) (chargé à Fawley) ; un lot de 996t d'alcool isopropylique (IPA) (chargé à Rotterdam).

Dont dangereux : le lot de styrène

Dont polluants : 579 tonnes de soutes

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Angleterre - Méditerranée

Date : 31/10/2000

Heure : 09h28

Position du navire : 49°52',3N / 02°23'.8W, soit à environ 9 MN dans le nord des Casquets, par 60 - 70 m de fond.

Circonstances : Naufrage par gros temps après envahissement du magasin se trouvant dans la teugue, puis progressivement, de tous les compartiments avant.

Avaries : Entrée d'eau par défaut d'étanchéité des fermetures ; avaries du système hydroélectrique s'opposant à l'assèchement ; voie d'eau par les évacuations d'air des ballasts.

3. Les données d'environnement :

Météo : vent et mer d'Ouest/Sud-Ouest (250°) force 9/10

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels :

Sensibilité de la zone : forte des points de vue écologique et halieutique.

4. Evolution de la situation et mesures prises :

Le 28/10/00, le *IEVOLI SUN* quitte Fawley à 12H30. Au départ, le tirant d'eau avant est de 5,30 m et le tirant d'eau arrière de 6,40 m. Son déplacement est de 6 600 t pour un déplacement maximum en charge de 8 900 t. L'arrivée du navire à Berre est prévue pour le 3/11/00 en fin d'après-midi. Le commandant ayant pris connaissance de la météo avant son départ n'a pas estimé qu'elle s'opposait à son appareillage, ce qui est normal, la navigation du *IEVOLI SUN* n'étant en aucune manière limitée.

Le 29/10/00 à 10H00, à la sortie du DST des Casquets, il met le cap au 232 pour aller chercher la voie descendante du DST d'Ouessant. La vitesse est de 5,3 nœuds, le vent et la mer d'Ouest/Sud -Ouest (250°) force 9/10. Le navire tangue, roule, embarque des paquets de mer et vibre.

Vers 12H30, une alarme d'entrée d'eau, d'abord " *intermittente* ", se déclenche dans le compartiment du propulseur d'étrave. Le navire se trouve alors à 12,3MN de la sortie du DST des CASQUETS. L'investigation fait apparaître un envahissement du magasin se trouvant dans la teugue. Bien qu'il ne soit pas possible d'assécher, le commandant estime que le navire peut reprendre sa route, en dépit des conditions météorologiques qui s'aggravent. Il prend contact avec le siège de son armement vers 15H30.

Le 30/10/00 vers 01H30, le bord constate, au vu des jauges du PC cargaison, que le peak avant et les ballasts n°2 et 3 sont complètement envahis et que le ballast n°4 commence à se remplir. L'assiette est devenue fortement négative et le navire gîte sur bâbord. L'hélice étant toujours immergée, le commandant estime que le navire peut continuer sa route au 232, à une vitesse réduite à 1,7 nœud dans l'intention de gagner un abri dans les parages de Brest. Le chef mécanicien ne peut démarrer les pompes de déballastage / assèchement, par suite d'une défaillance électrique à laquelle il ne peut remédier.

Le bord constate l'envahissement complet du ballast n°4 puis celui du ballast n°5 entre 03H00 et 03H30

Le 30/10/00 à 04H08, le commandant lance un appel de détresse et demande assistance.

À 05H23, il fait état de l'envahissement du peak avant ainsi que des ballasts n° 2, 3, 4 et 5, qui étaient vides au départ de Fawley. La moitié avant du navire est maintenant sous l'eau.

Entre 08H07 et 09h05, tout l'équipage (14 personnes) est évacué par hélitreuillage.

A 15H12 une équipe d'intervention envoyée par la Préfecture maritime est hélitreuillée à bord du *IEVOLI SUN* pour prendre la remorque de l'*ABEILLE FLANDRE*.

À 16H47, alors que le *IEVOLI SUN* se trouve à la position 49°17,5'N / 003°50'W, et dérive au 100 à 2 nœuds / 2,5 nœuds, vers les îles anglo-normandes (Guernesey à 37MN), la remorque est passée. Le convoi fait route au Nord-Est en vue de rejoindre Cherbourg ou la Baie de Seine pour y trouver un lieu de refuge.

Le 31/10/00 à 08H00, le remorqueur constate que l'avant du navire s'est enfoncé de 1,50 m depuis la prise en remorque. À 08H45, le comportement du navire laisse présager un naufrage imminent.

Effectivement, à 08H49, le navire chavire sur tribord et commence à sombrer par l'avant. Il coule à 09H28 à la position 49°52',3N / 02°23',8W, soit à environ 9 MN dans le nord des Casquets, par 60 - 70 m de fond.

5. Conclusions :

Il n'y avait guère d'alternative laissée à l'autorité maritime ; les conditions de temps et l'état du navire imposaient un remorquage vers le Nord-Est, l'abri tout désigné étant la grande Rade de Cherbourg ou, à défaut, l'Est du Cotentin. L'absence de fuite (intégrité de la coque) confortait cette solution.

Il n'y avait pas de problème de structure mais, pour stabiliser la situation, il fallait pouvoir pomper le navire, soit en rétablissant ses capacités d'assèchement, soit en acheminant des moyens de pompage extérieurs.

L'objectif n'a pas pu être atteint en raison de l'envahissement progressif du navire auquel rien ne pouvait s'opposer.

FICHE D'ACCIDENT N° 11

1. Le navire :

Nom : BALU

Pavillon : Malte

Armateur : CHIMEDIMARE

Type : Chimiquier

Longueur, port en lourd : 136,85 m, 9 981 t

Date de construction : 1978

Société de classification : Bureau Véritas

Equipage et nationalité : 23 personnes (capitaine coréen, officiers et marins croates).

Cargaison (produits et tonnage) : 8 012 tonnes d'acide sulfurique

Dont dangereux : 8 012 tonnes d'acide sulfurique

Dont polluants : soutes

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Fredrikstadt (Norvège) - Huelva (Espagne)

Date : 20/03/01

Heure : 10h19

Position du navire : 45° 49' 8"N et 07° 5' 9" W à 125 milles nautiques des côtes Nord-Ouest de l'Espagne

Circonstances : Naufrage par tempête.

Avaries : Graves défaillances de structure

3. Les données d'environnement :

Météo : tempête de Sud Ouest force 8 à 9

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

Pollution par les soutes et par la cargaison, le cas échéant

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Le 17 mars, à 06H30 le navire appareille à destination de Huelva (Espagne), par beau temps.

Le 19 mars, vers 19H00, le BALU double Ouessant.

Le 20 mars, à 02H30, le vent est de Sud-Ouest 7/8 et le navire fait route au 210. Les paquets de mer déferlent sur le pont, par tribord. Il y a des vibrations à la passerelle. L'allure est alors réduite à 380 tours / minute. À 04H00, l'allure est à nouveau réduite à 300 tours ce qui nécessite le changement de combustible du moteur de propuls ion (passage du fioul lourd au gazole). La vitesse est de 3,5 nœuds.

Malgré ces mesures de précaution, la situation va se dégrader : entre 05H30 et 07H00, le navire prend progressivement de la gîte sur tribord (3° environ).

Le bord essaie de compenser en faisant un transfert de ballast entre les citernes 8 tribord et 8 bâbord, sans résultat apparent ; l'allure est ramenée à 220 tours, la vitesse n'est plus que de 1,5 à 2 nœuds.

L'assiette devient négative et le pont est recouvert d'eau sur la moitié de sa longueur. À 08H00, en dépit du transfert, la gîte est de 7° sur tribord.

À 08H15 – La décision est prise d'évacuer le navire ; l'appel de détresse est lancé, le navire étant à la position 45°50,4'N - 007°49,8'W.

La gîte augmente et tout le pont est sous l'eau à tribord.

À 09H00, le canot bâbord est à l'eau avec 12 personnes.

À 09H20, l'évacuation est achevée dans les canots de sauvetage ; le capitaine évacué en dernier dans un radeau. À 10H15, tout l'équipage est recueilli par deux navires de commerce.

À 10h19, le *BALU* chavire et coule par l'avant, par 45°49,8'N et 07°51,9'W.

6. Conclusions :

Les causes probables du naufrage telles qu'identifiées par le BEA mer seraient liées à l'enchaînement d'évènements suivant :

Une gîte initiale sur tribord attribuée à la rupture de la cloison longitudinale entre les citernes 9 tribord et 9 bâbord, cette dernière étant surchargée (remplie à 100% avec un produit de densité 1.85 au lieu de 1.5 maximum).

Cette gîte a entraîné une importante diminution du franc bord justement du côté où une mer de force 8 à 9 "attaquait" déjà sévèrement le navire (route au 210, mer du 240 environ).

Les pliures et cassures constatées sur les dégagements d'air ont alors permis des entrées d'eau importantes dans les ballasts latéraux et de double fonds tribord, entraînant, par effets cumulatifs, augmentation de la gîte, augmentation de l'assiette déjà négative du navire, "chargement" de la plage avant et remplissage probable des locaux se trouvant au-dessous.

À partir de ce moment, le pont du navire se trouvant sous l'eau sur plus de la moitié de sa longueur, le navire a perdu sa flottabilité et a coulé par l'avant en chavirant, comme cela a déjà été constaté à plusieurs reprises à l'occasion d'autres naufrages.

Compte tenu des hypothèses ci-dessus, on ne voit pas ce qui aurait pu permettre de sauver le navire une fois la rupture de la cloison longitudinale entre les citernes 9 tribord et 9 bâbord avérée. Un changement de route aurait peut être pu diminuer les efforts subis par le navire et limiter les entrées d'eau, mais pour une durée vraisemblablement trop faible pour permettre au navire de rallier un port.

La question d'un lieu de refuge ne se posait donc pas ; il était bien préférable que le chargement d'acide sulfurique se répande en haute mer par gros temps plutôt qu'en mer fermée ou peu profonde par temps calme. Le même raisonnement peut être fait pour la quantité limitée de soutes.

FICHE D'ACCIDENT N° 12

1 Le navire :

Nom : MELBRIDGE BILBAO

Pavillon : Antigua & Barbuda

Armateur : SCIROCCO SHIPPING Co Ltd)

Type : Porte conteneurs

Longueur HT, Capacité de transport : 149,5 mètres, 1016 EVP

Date de construction : 1996

Société de classification : Germanischer Lloyd (GL)

Equipage et nationalité : 5 russes, 1 estonien, 10 philippins

Cargaison (produits et tonnage) : 330 EVP

Dont dangereux : Néant

Dont polluants : Néant

2 Le sinistre :

Voyage en cours : Antilles - Rotterdam

Date : 12/11/2001

Heure : 7h23

Position du navire : 48°23',6N et 004°58',5W (côte ouest de Molène)

Circonstances : Echouement en route libre à 17 nœuds sur les enrochements ouest de Molène

Avaries : Déchirures à la coque et aux ballasts, dommages au safran et à l'hélice

3 Les données d'environnement :

Météo : Beau temps

Evolution prévue :

Courants : Forts courants de marée

Dangers potentiels : Zone particulièrement difficile (hauts fonds, marées) et sensible des points de vue écologique et halieutique.

4 Evaluation des risques :

Risque de pollution par les soutes (210 tonnes de FO et 60 tonnes de DO)

5 Evolution de la situation et mesures prises :

Le 12 novembre à 05H30 le radar du CROSS Corsen détecte un navire, non encore identifié, et qui se trouve à environ 45MN dans le 245 de Creac'h, soit 10MN au-delà de la zone de signalement obligatoire. À partir de ce moment le CROSS appelle ce navire toutes les 10 minutes, sans réponse.

À 06H10, le navire se trouve à 16MN dans le 232 de Creach : il aurait dû se signaler depuis environ une heure ; il devrait alors venir au 028° pour emprunter la voie montante Est du DST ; Il n'en fait rien, continue à faire route au 073° à 17 nœuds et ne répond toujours pas. Le CROSS informe le PREFET MARITIME de cette situation mais ce dernier ne dispose d'aucun moyen pour intervenir avant une heure (la météorologie étant bonne, l'ABEILLE FLANDRE est dans le port de Brest, à 40 minutes d'appareillage).

A 07H23, le CROSS estime que le navire est échoué sur les enrochements ouest de l'Île de Molène. La marée est presque basse et le coefficient (79) augmente.

À 07H43, un navire de pêche identifie le navire échoué comme étant le MELBRIDGE BILBAO, port d'attache St Johns (Antigua & Barbuda). À 07H47 le CROSS a enfin un contact avec ce navire, qui confirme qu'il est échoué, mais qu'il n'y a pas de blessés.

À 08H51 une pollution relativement peu importante est constatée.

À 09H37, l'ABEILLE FLANDRE arrive sur zone. À 09H43, un hélicoptère de la marine nationale hélicoptère une équipe d'évaluation sur le navire.

À 11H55, le navire, déséchoué par ses propres moyens, est pris en remorque par l'ABEILLE FLANDRE. On note une légère irisation dans le sillage du MELBRIDGE BILBAO (0,5 à 1m de large).

À 16H52 le navire est au mouillage à Bertheaume et sa coque est inspectée par les plongeurs du groupement des plongeurs démineurs de la Marine nationale.

Le 13 novembre, dans la matinée, une réunion de concertation se tient à la Préfecture maritime de l'Atlantique pour arrêter les conditions d'entrée du navire dans le port de Brest :

Le 13 novembre, vers 20H00, le navire est à quai dans le port de Brest.

6 Conclusions :

L'enquête du BEA mer a démontré que les officiers pont assuraient le quart de nuit seuls en infraction avec les dispositions de la convention STCW 78 amendée ; c'est d'ailleurs pourquoi le capitaine demandait la mise en fonction, la nuit, de l'alarme de quart prévue pour le jour ; la clef de verrouillage du système restait en place et le second capitaine notamment stoppait systématiquement cette alarme.

Le second capitaine a pris le quart à 04H00. Il sait qu'il doit :

- atterrir dans une zone de trafic important, mais la visibilité est bonne (25km), le GPS donne la position et le radar fonctionne,
- se signaler à Ouessant Trafic,
- changer de cap vers 06H10 pour emprunter la voie montante est du DST d'Ouessant.

De manière à ne pas être dérangé, il stoppe « l'alarme de quart », puis s'installe devant le radar réglé sur 12MN et, malheureusement, s'endort. Il n'entendra aucune des « alarmes de navigation » (sortie de route, sondeur, ...), il est vrai peu audibles et situées dans la semi-chambre des cartes située derrière lui. Il n'entendra pas non plus les VHF (réglées sur les canaux 16 et 13) situées devant lui (voir croquis passerelle) et sur lesquelles le CROSS Corsen l'appelle toutes les dix minutes. En fait, ce sont les vibrations précédant de peu l'échouement du navire, à 07H23 qui le tireront de son sommeil. Pour expliquer cet endormissement il faut prendre en compte le fait que cet officier n'avait dormi que deux heures environ, juste avant son quart et ce depuis 04H00 du matin la veille.

Comme c'est souvent le cas, l'accueil dans un port du navire en avarie a posé problème. En l'occurrence, la décision de rentrer le MELBRIDGE BILBAO a été raisonnée et raisonnable car ses avaries de coque ne permettaient pas de laisser à la mer, surtout en cette saison. Mais, ce ne fut semble-t-il pas sans mal et sans délais...

A noter, qu'il en a été de même pour le départ du navire. En effet dans le cas du MELBRIDGE BILBAO : l'armateur a tout d'abord voulu faire repartir le navire sans la moindre réparation et par ses propres moyens pour aller le faire réparer à Hambourg, pour beaucoup moins cher et plus rapidement ; la société de classification, tout en maintenant le retrait de cote « autorisait » ce voyage moyennant quelques conditions, telles qu'une bonne fenêtre météo et l'accompagnement par un remorqueur ; ce qui a conduit le chef du Centre de sécurité à imposer un remorquage à vide, ce qui facilitait les choses pour la société de classification et pour le Préfet maritime qui aurait risqué sans cela, de se retrouver avec un navire à problèmes sitôt franchies les passes de Brest.

FICHE D'ACCIDENT N° 13

1. Le navire :

Nom : CASTOR N°IMO 7423641

Pavillon : Chypre

Armateur : Athenian Sea Carrier (Grèce)

Type : pétrolier

Longueur, port en lourd : 18 565 t

Date de construction : 1977

Société de classification : American Bureau of Shipping (ABS)

Equipage et nationalité : 26 (polonais)

Cargaison (produits et tonnage) : Essence sans plomb (29 600 t)

Dont dangereux : id

Dont polluants : soutes

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Constanza - Lagos

Date : 31/12/01

Heure : 19:30

Position du navire : 39°46 N et 001° 45 E (à l'ouvert du détroit de Gibraltar en mer Méditerranée).

Circonstances :

Avaries : le pont se fissure au milieu du navire sur pratiquement la totalité de la largeur (26 mètres).

3. Les données d'environnement :

Météo : Très mauvaise

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

Risque d'explosion élevé.

Risque de pollution limité (produit volatil) hormis les soutes.

5. Mesures prises :

Evacuation de l'équipage par canot de sauvetage (les risques d'explosion empêchant tout hélitreuillage), l'opération étant coordonnée par les autorités maritimes espagnoles compétentes dans la zone en cause.

L'armateur passe un contrat d'assistance avec la société TSAVLIRIS qui dépêche le remorqueur de haute mer NICOLAY CHIKKER qui passe une remorque et conduit le navire à 35 milles de Carthagène.

Plusieurs experts – dont des espagnols – vont évaluer la situation ; le transfert de cargaison apparaît comme la meilleure solution.

Mais l'Espagne, le Maroc et Gibraltar refusent de voir le navire amené dans une zone côtière abritée pour faciliter l'opération.

La fissure est bouchée provisoirement et les citernes inertées.

Pour autant, les Etats côtiers maintiendront leur refus d'accueillir le navire.

Le transfert a finalement lieu en pleine mer dans les trois semaines qui suivent.

Il n'y aura pas de pollution ni de perte de vie humaine.

6. Conclusions :

L'Espagne soutient qu'elle a fait face à ses obligations internationales en sauvant l'équipage et qu'elle n'entendait pas mettre en danger ses populations et prendre le risque d'une pollution de ses eaux côtières pour sauver une cargaison, action qui relevait du domaine commercial. A l'argument que l'équipage avait été remplacé par une équipe de 20 sauveteurs, l'Espagne a répondu qu'il s'agissait de volontaires engagés dans une opération privée et que leur présence n'impliquait plus d'obligation, pour leur porter secours, de sauver le navire (au demeurant, les autorités espagnoles ont suivi le déroulement des opérations en se tenant prêtes à procéder au sauvetage des personnes qui auraient été en danger).

L'ABS (département « étude du risque ») ayant calculé l'impact d'un rejet, d'une part, et d'une explosion, d'autre part, a estimé que dans les deux cas les conséquences étaient limitées :

- en cas d'explosion, parce que le rayon des effets aurait été réduit,
- en cas de rejet, la toxicité aurait été limitée en raison des conditions climatiques et de la nature du produit.

A contrario, un naufrage du navire entraînant la cargaison en profondeur aurait été de nature à aggraver considérablement la pollution.

Par ailleurs, les calculs de l'ABS démontraient que le navire n'aurait pas supporté un long remorquage (en fait le navire a été maintenu à une quarantaine de milles au large de Carthagène).

Il y eut une forte controverse à propos du refus de l'Espagne mais aussi du Maroc, de Gibraltar puis ultérieurement de l'Algérie, de l'Italie, de Malte et de la Grèce (pays de l'armement) de refuser l'accès à un plan d'eau abrité susceptible de faciliter le transfert de la cargaison (le Préfet maritime de la Méditerranée et le Port autonome de Marseille ont aussi été approchés ; la réponse ne fut pas enthousiaste...).

Les sauveteurs et la société de classification (ABS) ont constamment affirmé que la situation du navire était stabilisée (fissure obturée et citernes inertées ; dégagement gazeux inférieur aux limites d'explosivité) et que sa résistance de structure permettait un rapprochement de la côte de manière à bénéficier d'un abri facilitant les opérations de transfert.

Ils ont mis en avant l'augmentation du risque lié à une opération à la mer en pleine mer. En outre, l'ABS a constamment réfuté les accusations selon lesquelles le navire était « sous-normes » comme l'avaient déclaré les experts espagnols. A été mis en avant le fait que le navire a résisté en pleine mer pendant près de trois semaines après l'avarie, ce qui atteste de la capacité de résistance des structures non concernées par l'avarie.

Les milieux industriels maritimes ont contesté fortement la position espagnole qu'ils estimaient contraire aux pratiques traditionnelles (soutenues notamment par Lord Donaldson dans son rapport d'après BRAER).

L'affaire du CASTOR va ainsi amener l'OMI à accélérer ses travaux sur les ports de refuge (devenant lieux de refuge).

Dans cette affaire le transfert de la cargaison semble bien la seule solution pour prévenir ou éliminer le risque de pollution. En cas de rejet la meilleure solution aurait été de laisser l'essence s'évaporer naturellement à la surface ; la destruction de l'hydrocarbure en le faisant brûler aurait été moins appropriée car elle pouvait générer une forte pollution de l'air et une diffusion d'hydrocarbure à une plus grande profondeur.

Par contre demeuraient entiers d'une part, le risque de cassure du navire en cas de tentative de remorquage (renvoyant au risque de rejet à la mer du produit), d'autre part, le risque d'explosion.

En définitive, le maintien du navire au large et le transbordement de la cargaison en pleine mer, certes plus difficile que dans une baie abritée, furent probablement la meilleure solution.

FICHE D'ACCIDENT N° 14

1. Le navire

Nom : JERBA

Pavillon : Tunisie

Armateur : TUNISIAN SEA TRANSPORT COMPANY

Type : cargo à 2 cales

Longueur, port en lourd : 91,5 m ; 3168 t

Date de construction : 1977

Société de classification : Bureau véritas

Equipage et nationalité : 1 marocain, 10 tunisiens

Cargaison (produits et tonnages) : Grumes de bois divers

Dont dangereux :

Dont polluants :

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Honfleur - Tunis

Date : 24/01/2002

Heure : 15h53

Position du navire : 49°27'5"N / 000°01'1"E

Circonstances : gîte entraînant le désarrimage et le perte des grumes en pontée

Avaries : pavois défoncé

3. Les données d'environnement :

Météo : vent d'Ouest, force 5, creux 1,5 m. ciel couvert, visibilité 6 MN

Evolution prévue :

Courants : courant de mi-marée de flot, coefficient 41

Dangers potentiels :

4. Evolution de la situation et mesures prises :

Départ du navire de Honfleur à 14h45.

A 14h50, une gîte sur tribord est corrigée (selon le pilote). Cependant le pilote constate de fortes gîtes lors des évolutions du navire, même avec de faibles angles de barre (ce qui traduit une stabilité initiale faible).

À 15h50, la machine est en avant toute, une faible gîte d'environ 1° est constatée sur tribord. À 15h50, le pilote est débarqué en rade de la Carosse.

À 15h53, le navire commence à venir légèrement sur bâbord, puis prend progressivement de la gîte sur tribord jusque 15° sur un intervalle de 7 à 10 minutes, revenant à 10°.

À 16h00, le navire est mis en route libre. À 16h05, inclinaison brusque du navire au-delà de 30° sur tribord, glissement des grumes de la pontée, le navire continuant à s'incliner, les fils d'acier du saisissage cassent simultanément libérant ainsi la pontée et le navire de son inclinaison. Le navire, après plusieurs oscillations, se stabilise avec une gîte permanente de 7° sur tribord.

809 grumes tombent à la mer. La plupart coulent sauf celles de frênes, plus légères qui flottent et présentent un danger en surface pour la navigation.

A 16H15, le commandant du *JERBA* informe en VHF le CROSS Jobourg de la perte à la mer de sa pontée et de son intention de mouiller dans le Sud de la zone d'attente NR 1 de Rouen. Vers 16H20, après réduction d'allure, le navire mouille l'ancre bâbord avec 3 maillons, demande à revenir à quai à Honfleur et reste en attente du pilote.

À 16H45, le *JERBA* informe qu'il tente de supprimer sa gîte, qu'il n'a pas de problème de sécurité et que les grumes ont un diamètre de 40 cm et une longueur de l'ordre de 7 m. À 16H56, l'hélicoptère d'investigation reconnaît le paquet de grumes sur le fond à la position 49°27,87'N/000°00,59'E et signale que le pavois du navire est défoncé sur toute la moitié avant.

De 17H00 à 17H50, le *JERBA* met le ballast n°3 bâbord en remplissage pour redresser le navire.

À 17H20, l'agent du navire signale au CROSS que le *JERBA* va revenir à quai à Honfleur au poste QSH2,. Le pilote est prévu vers 18H15. L'armateur du navire est informé de la situation.

À 18H05, l'ancre est dérapée et le navire appareille. À 18H10, le pilote est à bord. Il constate que le navire est droit, sans roulis anormal. Le transit jusqu'au quai se fait navire droit, sans difficulté à gouverner, ni instabilité.

À 20H15, le *JERBA* accoste bâbord à quai. Dans la soirée, le chef du centre de sécurité des navires de Caen, après constatation des dégâts importants subis par le navire, suspend provisoirement, dans le cadre des dispositions du Contrôle de l'État du port (PSC), le permis de navigation du *JERBA*.

Le 28/01/02, après que les premiers travaux indispensables de réparation aient été effectués, le chef du centre de sécurité des navires de Caen autorise le *JERBA* à effectuer la traversée Honfleur–Le Havre pour y effectuer les réparations exigées par le BUREAU VERITAS. Le navire y est à nouveau retenu par le Centre de sécurité des navires du Havre jusqu'au 4/02/02 pour mise en conformité avec les exigences des normes internationales.

Le 4/02/02, après une brève escale à Honfleur où le navire complète son chargement, il appareille pour la Tunisie où des travaux complémentaires demandés par le BUREAU VERITAS seront effectués par la suite.

5. Conclusions :

Dans ce cas on note une excellente coopération entre les autorités maritimes et les autorités portuaires puisque le navire en difficulté a pu rallier sans objection des autorités portuaires, d'abord Honfleur, puis, après des réparations sommaires, Le Havre.

Il faut dire que la nature de la cargaison et l'état de navigabilité du navire ne laissent redouter ni pollution, ni un quelconque danger pour les ports touchés.

FICHE D'ACCIDENT N° 15

1. Le navire :

Nom : NADINE

Pavillon : Antigua & Barbuda

Armateur :

Type : Cargo fluvio-maritime

Longueur HT, port en lourd : 98,7 m ;

Date de construction : 1979

Société de classification : GERMANISHER LLOYD (GL)

Equipage et nationalité : 7 ukrainiens

Cargaison (produits et tonnage) : Papiers à recycler et pâte à papier

Dont dangereux :

Dont polluants :

2. Le sinistre :

Voyage en cours : La Pallice - Kenitra

Date : 26/02/2002

Heure : 6h30

Position du navire : 16MN dans le Sud-Ouest de la pointe de Chassiron

Circonstances : incendie dans la cale

Avaries :

3. Les données d'environnement :

Météo : vent du 240 à 25/30 nœuds et la mer 5

Evolution prévue :

Courants :

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

Pollution par les soutes.

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Le cargo a appareillé de La Pallice le 26/02 à 02H00 pour Kenitra.

À 06H30, le commandant assurant le quart sent une odeur de fumée et l'alarme de la détection d'incendie, qui couvre les compartiments machine (où se trouve le chef mécanicien), l'appareil à gouverner et le propulseur d'étrave, se déclenche. Peu après il voit de la fumée sortir de la cale à marchandise.

L'équipage réveillé par l'alarme générale décide de voir ce qui se passe dans la cale qui n'a ni système de détection, ni d'extinction fixe (exemption pour celle-ci). Pour ce faire, ils entrouvrent en commande hydraulique un panneau. De l'ouverture s'échappe de la fumée bleu-grise et des flammes se développent.

L'équipage essaie, mais en vain, d'éteindre le feu avec 3 manches d'incendie, alimentées par les 2 pompes. Il referme alors le panneau et, craignant une extension de feu dans les soutes à DO (diesel-oil) situées sous cette partie en feu du chargement, décide d'évacuer le navire.

À 07H00, alors que le navire se trouve à 16MN dans le Sud-Ouest de la pointe de Chassiron, le commandant lance un appel de détresse sur la VHF canal 16, dont le CROSS Étel accuse réception. À 07H10, l'équipage évacue dans les radeaux de survie, après avoir capelé les combinaisons d'immersion.

À 07H14, le sémaphore de Chassiron est réarmé. À 07H49, l'hélicoptère de la Marine nationale basé à la Rochelle survole le « navire en flammes, avec des flammes plus hautes que le château ». De 07H58 à 08H18, hélitreillage de l'équipage par cet hélicoptère.

À 09H35, on n'observe plus de flammes. À 11H36, le navire se trouve dans le 266 de Chassiron, à 9,8 MN et dérive au 060 à 2 nœuds (en direction de l'île de Ré).

À 13H35, une équipe d'intervention qui comprend notamment le commandant, le chef mécanicien et un membre de l'équipage, est hélitreillée à bord. La machine est relancée et le navire fait route vers La Pallice où il accoste au môle d'escale poste 1 à 18H40.

Par la suite les pompiers ont vainement tenté d'éteindre le feu avec de la mousse haut foisonnement envoyée par des trous découpés dans les panneaux; il est décidé de mettre le navire en bassin pour qu'il puisse s'y échouer et que l'on soit en mesure d'attaquer le feu avec de l'eau (feu sec).

Le 1^{er} mars 2002 les panneaux sont péniblement ouverts à la grue, les flexibles du circuit hydraulique de manoeuvre, tout comme les joints ayant été brûlés ; la marchandise est alors déchargée.

6. **Conclusions** :

La collaboration entre les autorités maritimes et terrestres semble s'être déroulée sans difficultés. Mais le navire était resté manoeuvrant, la cargaison n'était pas polluante et les vents et courants portaient le navire vers l'île de Ré.

FICHE D'ACCIDENT N° 16

1. Le navire :

Nom : BOW EAGLE

Pavillon : Norvège (NIS)

Armateur : Odfjell Asa (Norvège)

Type : Chimiquier simple coque, mais double fond et ballast séparés

Longueur HT, port en lourd : 172 m, 24725 t

Date de construction : 1984

Société de classification : Det Norske Veritas (DNV)

Equipage et nationalité : 29 norvégiens, philippins, lettons

Cargaison (produits et tonnage) : 9 produits chimiques dont : acétate d'éthyle, benzène, toluène, cyclohexane huile de tournesol, méthyl-éthyl-cétone, éthanol

Dont dangereux : acétate d'éthyle

Dont polluants : benzène, toluène

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Brésil - Rotterdam

Date : 26/08/02

Heure : 02:00 abordage, 16:25 signalement des avaries et pertes de produit au CROSS

Position du navire : au large de l'île de Sein au moment de l'abordage, en Manche, entre Ouessant et les Casquets lors du signalement de la fuite

Circonstances : vraisemblablement abordage avec le navire de pêche français "Cistude" suivi d'une fuite de 200 t d'acétate d'éthyle. L'officier de quart décide de ne rien dire et impose le silence au matelot de veille à la passerelle.

Avaries : brèche dans la coque laissant échapper du produit. Le commandant du navire découvre l'avarie vers 12h par suite de la baisse de pression d'azote dans la citerne contenant l'acétate d'éthyle et de l'envahissement du peak avant.

3. Les données d'environnement :

Météo : mer agitée (4à5), vent de Nord -Nord-Est force 5, visibilité 5 à 10 milles (pleine lune)

Evolution prévue :

Courants : courant de marée d'environ 1 nœud portant au Sud -Ouest

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

L'acétate d'éthyle est un solvant incolore et volatile, d'odeur perceptible, très évaporable dans l'air et modérément soluble dans l'eau. C'est un liquide très inflammable, dont les vapeurs peuvent dans certaines conditions former des mélanges explosifs avec l'air, l'eau étant susceptible de favoriser la propagation d'un incendie déclaré. Le risque de pollution marine et le risque pour la santé humaine et animale sont par contre pratiquement inexistantes.

Le cyclohexane est un produit très évaporable, aux vapeurs 3 fois plus denses que l'air. En cas de fuite, un nuage gazeux inflammable et irritant serait poussé par les vents à la surface de l'eau. Il peut être une source de dommages pour les ressources marines vivantes en cas de déversement brutal.

Par ailleurs, le cocktail de produits que contient le navire laisse imaginer ce que pourrait être l'effet d'un échouement accidentel sur la côte.

5. **Evolution de la situation et mesures prises :**

La fuite sur la cuve d'acétate d'éthyle semble maîtrisée rapidement : le produit a été transféré vers une autre cuve et des travaux de colmatage de la brèche effectués. Mais le navire transporte d'autres produits, dont deux sont des polluants sévères (benzène, toluène). Il y a une brèche dans une paroi d'une cuve jouxtant celle fuyarde d'acétate d'éthyle. Cette autre cuve contient du cyclohexane. A la demande de la préfecture maritime, un chimiste du CEDRE rejoint Cherbourg. Sur instruction du préfet maritime, une équipe d'évaluation est hélitreuillée à bord du navire au large de Cherbourg. Elle prend connaissance des différentes opérations de transfert de produit effectuées par l'équipage et constate une perte de produit (cyclohexane) lorsque le navire est stoppé, perte interrompue lorsque le navire fait route par effet hydrodynamique dû à la vitesse. La situation du navire étant stabilisée celui-ci est autorisé à poursuivre sa route. Il est accompagné par un patrouilleur de la gendarmerie maritime.

L'armateur norvégien du navire est une société réputée, second armateur mondial du transport de produits chimiques, assurée auprès du Protection & Indemnity Club Gard, un club de premier rang.

Pour les besoins de l'enquête, il est demandé au navire de faire une halte dans la zone d'attente du port de Dunkerque (qui n'est pas équipé pour traiter sa cargaison dans des conditions de sécurité assurées). Le 28 août au matin, alors que l'armateur annonce que les marins de quart reconnaissent la collision avec le chalutier CISTUDE, des gendarmes maritimes et une seconde équipe d'évaluation se rendent à bord. Cette dernière confirme les constatations de la première équipe d'évaluation quant à la perte de produit lorsque le navire est stoppé. De plus, la société de classification (DNV) assure que, compte tenu des avaries, les critères de stabilité et de résistance du navire sont respectés. En milieu d'après-midi, le BOW EAGLE est autorisé à appareiller vers Rotterdam, sa destination finale.

6. **Conclusions :**

Il n'y a pas eu de pollution notable, mais un risque de pollution élevé avec danger d'explosion.

Cette affaire semble avoir été gérée avec la plus grande rigueur. Dès lors que la fuite était tarie et le navire en état de naviguer, il valait mieux qu'il continue sa route vers un port capable de traiter sa cargaison, en l'occurrence son port de destination.

FICHE D'ACCIDENT N° 17

1. Le navire :

Nom : PRESTIGE

Pavillon : Bahamas

Armateur :

Type : Pétrolier simple coque

Longueur HT, port en lourd : 243,50 m ; 81 589 tpl

Date de construction : 1976

Société de classification : American Bureau of Shipping (ABS)

Equipage et nationalité : 27 personnes dont 2 grecs, 1 roumain et 24 philippins

Cargaison (produits et tonnage) : 77 000 t de fioul lourd

Dont dangereux :

Dont polluants : id

2. Le sinistre :

Voyage en cours : Saint-Pétersbourg – Extrême orient

Date : 13-19/11/2002

Heure : 15h10

Position du navire : 42°54'9"N/009°53'5"W selon l'Etat côtier, 42°54'5"N/009°52'1"W selon le livre de bord (sortie sud du dispositif de séparation du trafic du cap Finisterre)

Circonstances : Importante avarie de coque entraînant l'envahissement de citernes de ballastage vides et provoquant une gîte de 25 à 30°

Avaries : Déchirure de la coque

3. Les données d'environnement :

Météo : Exécrable mais normale pour la saison : averses, rafales de vent du Sud-Ouest force 9, déferlantes.

Evolution prévue :

Courants : portant à l'Ouest et pouvant atteindre 2 nœuds par vent d'ouest

Dangers potentiels :

4. Evaluation des risques :

Risque de pollution par le fioul lourd très visqueux

5. Evolution de la situation et mesures prises :

Le 13/11/2002 à 15h10, alors que le Prestige sort du dispositif de séparation du trafic du Cap Finisterre, un grand bruit accompagné d'une forte vibration de la coque se fait entendre. En quelques minutes le navire prend une gîte de plus en plus importante sur tribord. Le bord attribue le bruit à un choc avec un objet flottant qui aurait déchiré le bordé de muraille à hauteur de la flottaison entraînant l'envahissement des citernes de ballastage 2 et 3 arrière tribord. Le commandant estime à 10 000 t la quantité d'eau qui s'est engouffrée par la brèche. La plupart des auxiliaires de bord ne fonctionnent plus et le moteur est arrêté.

Le 13/11 à 15h15, le navire lance un MAYDAY reçu par le MRCC de Madrid. La gîte atteint 25 à 30° sur tribord. Le navire signale un début de pollution dans un rayon de 2 MN autour du navire.

A 15h33, le commandant demande l'évacuation de l'équipage ce qui sera fait par deux hélicoptères à 18h00. Ne restent à bord que le commandant, le second capitaine et le chef mécanicien. Le naufrage est considéré comme imminent tant par le bord que par les autorités de l'Etat côtier.

Un premier remorqueur d'assistance arrive sur zone vers 18h30. Il constate une épaisse traînée de pollution de 5 à 6 MN de long et 300 m de large.

Le commandant aurait demandé aux autorités espagnoles l'autorisation de mettre le navire à l'abri dans la baie de Vigo en vue d'y organiser l'allègement du navire. Le moteur est redémarré, le Prestige se rapproche de la côte (route de dérive à très faible vitesse variant entre E-S-E et N-E)

En vue de permettre aux auxiliaires de fonctionner à nouveau, le commandant décide de rectifier la gîte en ballastant par gravité à bâbord dans les citernes de ballastage symétriques à celles envahies. Vers 19h00 la gîte résiduelle est de 3° et les déversements de fioul à la mer sont réduits.

Au cours de la nuit plusieurs tentatives de remorquage échouent.

Le 14/11 à 8h00 le navire dérive toujours vers le N-E à 6 MN de la côte et à la vitesse de 1 nœud. Les remorqueurs d'assistance travaillent difficilement en raison du gros temps et des avaries de treuil de l'un d'eux.

Le 14/11 dans la matinée, les autorités de l'Etat côtier prennent la décision d'éloigner le navire de la côte. Deux remorques ayant été passées, le convoi fait route à partir de 16h au N-N-O. Le moteur principal du Prestige soulage l'effort des remorqueurs en tournant en avant lente.

Le 15/11 à 3h30, un grand morceau de bordé et du pont se détache et tombe à la mer. Un peu plus tard une déchirure du bordé de 35 m de long est observée sous la flottaison.

Le 15/11 après-midi, le navire est toujours en remorque et fait route au 180 en avant lente. Le moteur principal est arrêté en raison des vibrations qu'il transmettait à la coque. A 18h05 toutes les personnes embarquées pour les opérations d'assistance sont évacuées. Le pétrolier est à la dérive car les remorqueurs ont des difficultés techniques.

Le 16/11 à 9h00 il est fait état d'une brèche de 53 m. Les techniciens présents estiment que le navire peut se briser à tout instant. Une remorque est tout de même capelée à l'arrière pour remorquer cette partie du navire s'il se cassait.

Le 17/11 à 11h00, la brèche s'agrandit et on constate une importante reprise de la pollution. Le convoi fait route au 193 à 1 nœud. A 20h00 le convoi fait route au 282 à 1,6 nœuds. La pollution est importante. La météo s'aggrave avec grand frais de S-E.

Le 18/11 au matin le convoi est resté 4 heures à la dérive sur instruction des autorités de l'Etat côtier, pour diminuer les efforts sur la structure. La pollution a notablement diminué.

Le 19/11 à 0h, le convoi reçoit instruction des autorités espagnoles de ne pas pénétrer dans la ZEE portugaise et d'infléchir sa route au S-O.

Le 19/11 à 8h, à la position 42°16'N/012°08'O, le Prestige se plie, le pont faisant charnière, puis se brise en deux.

Le 19/11 à 11h30, la partie arrière du navire sombre par 3 200 m de fond à la position : 42°13'N/012°04'O.

Le 19/11 à 1h18, la partie avant du navire sombre par 3 600 m de fond à la position : 42°11'N/012°04'O.

6. **Conclusions :**

On ne connaît pas les raisons qui ont conduit les autorités espagnoles à refuser au navire l'accès à une baie ou à un ria permettant son allègement en mer calme ou, à tout le moins, s'il s'était cassé tout de même, le traitement de l'épave et de la cargaison en eaux peu profondes.

Il est difficile dans ces conditions de porter des conclusions, même provisoires sur cette affaire.

On peut tout de même se demander si le remorquage d'une structure très affaiblie était parfaitement opportune.

La question de la finesse de l'évaluation peut aussi être posée avec notamment le concours d'une cellule « calcul », en coopération étroite, par exemple, avec la société de classification.



PREMIER MINISTRE

Paris, le 2 avril 2002



**Secrétariat Général
de la Mer**

N° 157

INSTRUCTION

PLAN D'ACCUEIL DES NAVIRES EN DIFFICULTE DANS LES PORTS RELEVANT DE L'ETAT

Ce plan est destiné à formaliser l'indispensable concertation entre l'autorité maritime et l'autorité portuaire, aux fins d'aboutir à une solution commune face aux décisions à prendre, au nom de l'Etat, vis-à-vis d'un navire en difficulté, dans un souci de sauvegarde de la vie humaine en mer et de sécurité de la navigation, de prévention de la pollution en mer, sur la côte ou dans les ports, de protection des ports et de leur environnement - y compris urbain - contre les sinistres, de protection de l'activité portuaire.

Les dispositifs de concertation mis en place par le présent plan peuvent aussi s'appliquer à un navire en situation critique dans un port pour lequel la solution de sauvegarde conduirait à l'en faire sortir pour éviter une catastrophe majeure. La procédure d'échange d'informations et de décisions est alors inversée.

Sans méconnaître le fait que chaque situation à traiter est un cas particulier, il fournit le cadre d'un processus décisionnel garantissant la prise rapide de décisions fondées sur :

- une évaluation objective , précise et élaborée en commun ;
- la recherche d'un consensus quant aux dispositions nécessaires pour mettre fin aux difficultés constatées ou à défaut en limiter les conséquences.

En cas de risque nucléaire, il est fait application des dispositions de l'instruction NUCMAR.¹

La présente instruction ne préjuge pas des prérogatives que l'autorité maritime serait susceptible de se voir attribuer par des textes postérieurs.

¹ Instruction du 7 septembre 1989 sur l'action des pouvoirs publics en cas d'accident survenant lors d'un transport maritime de matières radioactives (plan Nucmar) (JO, 11601)

1. Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent au texte de la présente instruction :

- **autorité maritime** : en métropole , le préfet maritime; outre-mer , le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, au sens du décret 79-413 du 25 mai 1979, assisté du commandant de la zone maritime;
- **autorité portuaire (pour un port civil)**: l'autorité chargée de la gestion du port, telle que définie dans le code des ports maritimes aux articles R*113-7 et R*121-1 à R*121-6 ;
- **autorité portuaire (pour un port militaire)** : le directeur du port militaire ou, à défaut, le commandant de la base navale ;
- **représentants qualifiés de l' autorité portuaire** : les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- **experts** : personne choisie pour ses connaissances techniques et chargée de faire des examens, des constatations, des évaluations à propos d'un fait, d'un sujet précis, au vu de leurs compétences (connaissance des propriétés des matières transportées d'une part, de la construction et de l'exploitation des navires d'autre part).
- **marchandises dangereuses** : les marchandises mentionnées dans le code IMDG, les recueils IBC, IGC et BC
- **marchandises polluantes** : les substances telles que définies aux annexes I, II et III de la convention MARPOL ;
- **poste spécialisé** : un poste public ou privé comportant des aménagements permanents et équipés de moyens de sécurité de fonctionnement et de protection , en cas de défaillance , adaptés aux propriétés physiques et chimiques des produits manutentionnés. Il doit être situé dans un secteur permettant de prendre des mesures de sécurité spécifiques ;
- **zone de protection** (d'un ensemble de navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses) : zone générée par l'application de la notion de distance de protection à chacun des éléments de cet ensemble présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

2. Mesures préparatoires

2.1 Les autorités maritimes et les autorités portuaires, en liaison avec les préfets de département, procèdent pour chaque port d'Etat, que ce soit un port civil ou un port militaire, à une analyse objective des avantages et des inconvénients dans la perspective de l'accueil d'un navire en difficulté, en prenant en considération les différents aspects suivants :

- facilité d'accès ;
- taille d'ensemble du port ;
- disponibilité de postes à quai peu utilisés commercialement qui permettraient de mettre le navire en sécurité, de garantir son accès aux installations d'outillage, sans entraver les opérations commerciales d'autres navires;
- capacités de réparation, à sec ou non ;
- présence de zones sensibles de type « Natura 2000 », zones touristiques d'importance, activités de conchyliculture ;
- moyens en personnel et matériel d'intervention sécurité ;
- conséquences prévisibles (y compris médiatiques) des différents scénarios envisagés en matière de sécurité des personnes, de risque de pollution, d'incendie, toxique, explosif.

Cette liste n'est pas limitative.

L'analyse ci-dessus, qui prend la forme d'un dossier tenu à jour, doit préparer

l'analyse prévue au point 3.2.3 ci-après lorsqu'un événement se produit.

2.2 Les autorités maritimes et les autorités portuaires doivent veiller à entretenir une bonne connaissance mutuelle.

2.3 Les autorités portuaires, les autorités maritimes, les préfetures de département et de zone, et les services ou autorités d'administration centrale concernés mettent au point les liaisons et procédures d'alerte (identification des correspondants, numéros de téléphone) et assurent, chacun pour ce qui le concerne, la diffusion périodique des renseignements relatifs aux personnes assurant des permanences.

2.4 Les autorités portuaires et les autorités maritimes prévoient les modalités d'une évaluation commune de la situation. Elles déterminent également les modalités d'information et d'association des autres autorités - déconcentrées ou nationales - concernées, et notamment du préfet du département qui, pour sa part, et en fonction des problèmes rencontrés veille à l'information des élus compte tenu de leurs compétences, ainsi que du préfet de zone de défense.

2.5 Une cellule commune d'évaluation peut être mise en place auprès de l'autorité portuaire. Elle comprend des représentants :

- de l'autorité maritime ;
- de l'autorité portuaire ;
- de la préfeture de département ;
- des affaires maritimes (direction départementale et centre de sécurité) ;
- des autres services compétents (DDE, pompiers, SAMU, DRIRE, DIREN etc.).

La cellule d'évaluation recueille en tant que de besoin les avis des services administratifs concernés ainsi que toutes les expertises utiles.

2.6 Les situations évoquées peuvent conduire à un déclenchement d'un plan de lutte contre la pollution (POLMAR) et/ou de secours à naufragés.

3. Modalités d'action lorsqu'un navire est en difficulté

L'action vis-à-vis d'un navire en difficulté a son origine chez l'autorité maritime, qui a eu connaissance des difficultés d'un navire et a entrepris une analyse de sa situation (analyse pouvant comporter l'envoi d'une équipe d'évaluation) de façon à engager les actions en conséquence, l'accueil dans un port n'étant que l'une d'entre elles.

Si l'accueil dans un port français est une solution envisageable, l'autorité maritime contacte le représentant qualifié de l'autorité du port qui paraît le plus approprié, compte tenu de la connaissance des installations qu'a l'autorité maritime (voir 2.1 ci-dessus).

Afin d'apporter les garanties montrant que les risques pour le port sont raisonnables, les actions suivantes sont simultanément entreprises :

3.1 Information initiale

Dès que l'autorité maritime a connaissance d'une situation qui est susceptible d'impliquer un port, elle porte à la connaissance du représentant qualifié de l'autorité portuaire, le plus vite possible, les éléments d'information dont elle dispose.

Au fur et à mesure du déroulement des événements, les deux autorités se tiennent mutuellement informées des éléments nouveaux.

Le préfet de département est immédiatement informé de la situation initiale et de ses développements.

3.2 Evaluation commune de la situation

3.2.1 Eléments de l'analyse

Cette analyse comprend les points suivants²:

- état de navigabilité du navire : notamment flottabilité, stabilité, disponibilité des moyens de propulsion et de production d'énergie, aptitude au mouillage ;
- nature et état de la cargaison ; en particulier marchandises dangereuses ;
- distance et temps de transit vers un port français ;
- navire abandonné ou non ; dans ce dernier cas, évaluation de la compétence du capitaine et de l'équipage ;
- présence ou non d'un capitaine ;
- navire sous le coup d'une mise en demeure ou non ;
- nécessité ou non d'une mise en demeure si elle n'a pas déjà été faite ;
- effet de la mise en demeure si elle a déjà été faite ;
- navire assuré ou non assuré ;
- si le navire est assuré, identification de l'assureur ;
- accord du capitaine et de l'armateur aux propositions qui lui sont faites ;
- versement de la caution demandée ;
- contrats commerciaux d'assistance déjà passés par le capitaine ou l'armateur du navire ;
- désignation d'un représentant de l'armateur dans le port .

3.2.2 Expertise

Afin de rassembler tous les éléments d'appréciation, la mise à bord du navire au moment opportun d'une équipe d'inspection comprenant, entre autres personnes, un (ou des) expert(s) désigné(s) par l'autorité maritime ou portuaire et un inspecteur du centre de sécurité des navires³, peut être effectuée.

3.2.3 L'analyse doit se poursuivre par une comparaison entre les risques encourus si le navire reste en mer et ceux qu'il ferait courir au port et à son environnement, comparaison portant sur chacun des points suivants :

- sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- sécurité des personnes dans le port et son environnement industriel et urbain (risque d'incendie, d'explosion, risque toxique) ;
- risque de pollution ;
- risque de gêne pour l'exploitation du port (chenaux, quais, outillage, autres installations).

Elle doit dès ce moment permettre à l'autorité maritime d'assurer une information appropriée des autorités concernées, en particulier le préfet de département.

3.3 Une fois tous les éléments d'appréciation en possession de l'autorité portuaire, celle-ci avise sans délais l'autorité maritime de sa décision d'accueillir ou non le navire, et dans le cas d'un refus, précise les raisons motivant sa décision. Elle en informe le Directeur du transport maritime, des ports et du littoral.

3.4 L'action de l'autorité maritime n'exclut pas de faire prendre par l'armateur ou son représentant les dispositions en vue d'assurer l'escale du navire. En règle générale,

dans les situations qui font l'objet du présent plan, une caution au profit du port est exigée

² On pourra se reporter aussi au chapitre 26 du manuel de l'Accord de Bonn.

³ Suivant les cas, cette équipe sera ou non distincte de l'équipe d'évaluation évoquée dans l'introduction du 3.

pour garantir le paiement de tous les frais engagés dans le cadre de l'opération: mise en sécurité, droits de port, pilotage, remorquage, lamanage, frais divers.

3.5 La demande de concours, dans le cadre du contrat passé entre la Marine et des sociétés de remorquage, de remorqueurs portuaires pour aider un navire en difficulté en mer doit être traitée selon le même processus de concertation.

4. Cas d'un refus d'accueil par l'autorité portuaire

Si l'autorité portuaire d'un port civil oppose un refus, d'autres solutions sont étudiées par l'autorité maritime. S'il apparaît à cette dernière que l'accès dans le port est la seule issue convenable, elle adresse à la direction du transport maritime, des ports et du littoral (si nécessaire en prenant directement contact avec le directeur) une demande urgente d'examen en vue de permettre l'accès et en informe le Secrétariat général de la mer.

Il appartient à la direction du transport maritime, des ports et du littoral de faire connaître la solution qui lui paraît la mieux adaptée et d'en informer l'autorité maritime. Pour les ports d'intérêt national, la DTMPL donne les instructions appropriées au directeur du port ; pour les ports autonomes, elle recommande la solution qui lui paraît être la meilleure.

Le secrétariat général de la mer et le préfet sont tenus informés de l'évolution de la situation.

L'autorisation d'accueil d'un navire en difficulté dans un port n'est pas de nature à engager la responsabilité de l'autorité portuaire dans la réparation d'éventuels dommages causés par la présence de ce navire.

**Extraits de la directive 2002/59/CE
du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002
relative à la mise en place d'un système communautaire
de suivi du trafic des navires
et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.**

.....
considérant ce qui suit :
.....

- (16) L'absence de lieu de refuge peut avoir de graves conséquences en cas d'accident de mer. Il convient, par conséquent, que les Etats membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil de navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles. Lorsque cela s'avère nécessaire et faisable, il convient que ces plans incluent la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et le combat contre la pollution. Il convient que les ports accueillant un navire en détresse puissent compter sur une prompte indemnisation des frais et dommages éventuels entraînés par cette opération. Aussi convient-il que la Commission examine les possibilités d'établir un système de compensation adéquat pour les ports de la Communauté accueillant un navire en détresse et d'exiger que les navires voulant pénétrer dans un port communautaire soit correctement assurés.

.....
Article 20

Lieux de refuge

Après avoir consulté les parties concernées et en tenant compte des directives pertinentes de l'O.M.I., les Etats membres établissent des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction. Ces plans comportent les dispositions et les procédures nécessaires tenant compte des contraintes opérationnelles et environnementales, afin de garantir que les navires en détresse puissent se rendre immédiatement dans un lieu de refuge, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente. Lorsque les Etats membres le jugent nécessaire et faisable, les plans comportent des arrangements pour la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution.

Les plans pour l'accueil des navires en détresse sont rendus disponibles sur demande. Les Etats membres informent immédiatement la Commission au plus tard au 5 février 2004 des mesures prises en application du premier alinéa.

.....
Article 26

Evaluation

.....
3. La Commission examine la nécessité et la faisabilité de mesures, au niveau communautaire, visant à faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse, y compris les exigences appropriées en matière d'assurances et autres mesures de sécurité financière.
.....

ANNEXE IV

Mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement

(en application de l'article 19, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 17 affectant un navire, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écartier, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

- a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;
- b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;
- c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;
- d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

